@ i ztm
MIESIĘCZNIK ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO
numer 12 (71) - grudzień 2013









REWOLUCYJNE ROZWIĄZANIA W TARYFIE BILETOWEJ



AKTUALNOŚCI

TEMAT NUMERU

AKADEMIA PASAŻERA

KAMPANIE ZTM

Z KART HISTORII KOMUNIKACJI

KOMUNIKACJA NA ŚWIECIE

WYDAWCA

ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO
M. ST. WARSZAWY
Redaktor prowadzący: Igor Krajnow

ul. Żelazna 61, 00-848 Warszawa
Infolinia 24h: 801 044 484
www.ztm.waw.pl
www.facebook.com/ztm.warszawa
www.twitter.com/ztm_warszawa

Nakład: 7467
Prenumerata: ztm.waw.pl (zakładka newsletter)

Napisz do nas: iztm@ztm.waw.pl

ztm

DRODZY CZYTELNICY

Zapewne większość z Was doskonale pamięta jak na początku listopada ubiegłego roku informowaliśmy w tym miejscu o czekającej Was – od stycznia bieżącego roku – kolejnej, dosyć dużej podwyżce cen biletów komunikacji miejskiej. I jak zapewne większość z Was już wie, od stycznia przyszłego roku czekają nas kolejne zmiany w taryfie. ***Tym razem jednak mamy dla Was znacznie lepsze wiadomości****. Ceny niektórych popularnych biletów – np. jednorazowych i 20-minutowych, nie zmienią się. Mało tego!* ***Bilet jednorazowy stanie się też biletem przesiadkowym umożliwiającym korzystanie z kilku różnych środków transportu w czasie swojej ważności****. I to nie koniec dobrych wiadomości!* ***Mieszkańcy stolicy, którzy płacą w niej swoje podatki, za bilety długookresowe zapłacą... mniej niż obecnie****. W taryfie znajdą się też całkiem nowe rodzaje biletów: bilet roczny dla dzieci z rodzin z trójką dzieci czy bilety weekendowe. I właśnie dlatego tematem numeru iZTM są tym razem zmiany w taryfie biletowej.*

Zaczynamy od dwóch wywiadów – z prezydent Hanną Gronkiewicz-Waltz*, która opowie o największych korzyściach, jakie zaoferuje Karta Warszawiaka i Karta Młodego Warszawiaka oraz z* ***Grzegorzem Dziemieszczykiem****, dyrektorem pionu handlowego ZTM, który przybliży kulisy przygotowań do rozpoczęcia akcji zbierania wniosków i wydawania hologramów do kart.* ***Publikujemy także szereg informacji praktycznych dotyczących samej taryfy****: przybliżamy nowe rodzaje i funkcjonalności biletów, informujemy o zasadach korzystania ze „starych" biletów po wejściu w życie nowej taryfy, informujemy o zasadach zwrotów, a także wskazujemy, jakie zmiany zostały wprowadzone we wzorach biletów „kartonikowych".*

Tradycyjnie mamy dla Was także porcję ***komunikacyjnych aktualności****, czyli informacje o objazdach w związku z remontami, o wycofaniu z ruchu ostatnich Ikarusów, czy o uruchomieniu Centrum Kontaktów z Mieszkańcami Warszawa 19115, które przejęło także funkcje dotychczasowej Infolinii ZTM.*

Nie mogło zabraknąć także kolejnych artykułów z cyklu ***„Tam, gdzie kiedyś dzwoniły tramwaje"*** *oraz* ***„Komunikacja na świecie"****.*

Zapraszamy do lektury!

AUTOBUSY OMIJAJĄ CIERLICKĄ

Od 29 listopada br. – w związku z remontem wiaduktu kolejowego nad ulicą Cierlicką – linie autobusowe 129, 177, 206, 401, 517, N35 i N85 kursują zmienionymi trasami. Jednocześnie została uruchomiona zastępcza linia autobusowa Z-7, łącząca pętle URSUS-NIEDŹWIADEK i SKŁADKOWSKIEGO.

Ul. Cierlicka została wyłączona z ruchu na odcinku od ul. Kościuszki do ul. Lalki. W czasie tego wyłączenia autobusy kursują zmienionymi trasami. Wprowadzono też komunikację zastępczą. Szczegóły zmian opisuje poniższa tabela.

Przesiadki na przystankach SZANCERA i SKOROSZEWSKA zostały zorganizowane w taki sposób, aby pasażerowie mogli swobodnie przesiadać się w ramach jednego przystanku pomiędzy autobusami linii **Z-7**, **401** i **517**.

	SZCZEGÓŁY ZMIAN
129	**KOŁO** – ... – Ryżowa – Nowolazurowa – Traktorzystów – Wojciechowskiego - ... - **URSUS-SANKTUARIUM**
177	**P + R AL. KRAKOWSKA** – ... – Bohaterów Warszawy – Kościuszki – Dzieci Warszawy – Poczty Gdańskiej – Nowolazurowa – Traktorzystów – podjazd pod URSUS-RATUSZ – Traktorzystów – Szamoty – Posag 7 Panien – Gierdziejewskiego – Lalki – Jagiełły – Warszawska – Keniga – **URSUS-NIEDŹWIADEK**
206	skierowanie na trasę skróconą: **ODOLANY – NOWE WŁOCHY**
401	skrócona do pętli PKP URSUS**: MARYSIN** - ... - Bohaterów Warszawy – Kościuszki – Spisaka (powrót: Sosnkowskiego) – **PKP URSUS**
517	skrócona do pętli PKP URSUS**: TARGÓWEK** – ... – Sławka – Kompanii Kordian – Spisaka – Sosnkowskiego (powrót: Kościuszki) – **PKP URSUS**
N35	skrócona do pętli PKP URSUS: **DW. CENTRALNY** – ... – Kompanii Kordian – Regulska – **PKP URSUS**
N85	**DW. CENTRALNY** – ... – Dzieci Warszawy – Poczty Gdańskiej – Nowolazurowa – Traktorzystów – Jagiełły – ... – **OS. STASZICA**
Z-7	Zastępcza linia autobusowa, kursuje trasą: **URSUS-NIEDŹWIADEK** – Keniga – Warszawska – Jagiełły – Traktorzystów – Nowolazurowa – Poczty Gdańskiej – Dzieci Warszawy – (powrót: Prystora – Skoroszewska) Ryżowa – Prystora – **SKŁADKOWSKIEGO**



19115 – ZAPAMIĘTAJ TEN NUMER

W listopadzie uruchomione zostało miejskie Centrum Kontaktu z Mieszkańcami Warszawa **19115**. To wspólne centrum kontaktu Urzędu m.st. Warszawy, urzędów dzielnic i miejskich jednostek, którego zadaniem jest usprawnienie i uproszczenie komunikacji między mieszkańcami i warszawskim samorządem. Pod tym numerem także można uzyskać wszelkie informacje związane z funkcjonowaniem warszawskiej komunikacji miejskiej.

Do dyspozycji warszawiaków udostępnionych zostało kilka kanałów kontaktu: numer telefonu **19115**, samoobsługowy portal internetowy, aplikacja mobilna, poczta elektroniczna, sms, faks oraz chat. **Centrum funkcjonuje przez 24 godziny na dobę, 7 dni w tygodniu**.

Numer dotychczasowej telefonicznej infolinii ZTM – 801-044-484 **będzie czynny jeszcze tylko do końca bieżącego roku**. Pasażer dzwoniąc pod ten numer zostanie jednak automatycznie skierowany pod numer **19115**. Dlatego polecamy by pasażerowie chcąc uzyskać informacje o komunikacji miejskiej, już teraz wybierali numer **19115**.

Materiały informacyjne w komunikacji miejskiej, w których pojawia się numer 801-044-484 będą stopniowo aktualizowane.

Od przyszłego roku pasażerowie dzwoniący pod numer 801-044-484 usłyszą komunikat, że numer został zmieniony i zostaną poproszeni o wybranie numeru Centrum Kontaktu z Mieszkańcami Warszawa **19115**. Natomiast od **1 kwietnia 2014 r.** stary numer zostanie wyłączony.







MOST GROTA-ROWECKIEGO W REMONCIE – AUTOBUSY NA OBJAZDACH

Przypominamy o trwającym drugim etapie przebudowy Trasy Armii Krajowej do parametrów drogi ekspresowej. Z tego powodu zmieniły się trasy pięciu linii autobusowych

Podczas tego etapu prac autobusy linii **186**, **511**, **518**, **705**, **735**, **N13** i **N63** nadal wjeżdżają na Most gen. S. Grota-Roweckiego przez pętlę Żerań FSO i rozbudowaną łącznicę.

Swoje trasy zmieniły dodatkowo autobusy linii **114**, **118**, **145**, **518** i **732**. Autobusy linii **114** (tylko w kierunku pętli Młociny-UKSW) po przejeździe przez most jadą objazdem: al. Armii Krajowej, ul. J. Słowackiego, przez pl. W. Wilsona i ul. Z. Krasińskiego, po czym wracają na swoją trasę. Linia **118** (tylko w kierunku pętli Metro Politechnika) od Mostu gen. S. Grota-Roweckiego została skierowana na objazd: al. Armii Krajowej, ul. J. Słowackiego, Z. Krasińskiego do Wybrzeża Gdyńskiego, po czym autobusy wracają na swoją trasę. Autobusy linii **145** i **732** (tylko w kierunku pętli Wiatraczna i Pustelnik) po wyjeździe z pętli Żerań FSO kierują się na ul. Modlińską, następnie wjeżdżają na Trasę Główną S8 nowo wybudowanym łącznikiem i estakadą relacji południe – wschód (Jagiellońska – Bródno), dojeżdżają do ul. Toruńskiej i wracają na swoją trasę. Po zakończeniu prac w rejonie węzła Wysockiego, powyższa trasa objazdowa będzie obowiązywała także dla linii **104** i **134**. Linia **518** (tylko w kierunku pętli Emilii Plater) od Mostu gen. S. Grota-Roweckiego, jedzie objazdem: al. Armii Krajowej i ul. J. Słowackiego, pl. W. Wilsona i ul. A. Mickiewicza, po czym wraca na swoją trasę.

KOLEJNY ETAP ZMIAN W WAWRZE

Wciąż trwa kolejny etap prac przy odtwarzaniu nawierzchni na Trakcie Lubelskim. W związku z pracami linia 147 wróciła na trasę podstawową, a dla linii 119, 142, 219 i 702 zostały wprowadzone trasy objazdowe.

	SZCZEGÓŁY ZMIAN
119	w obu kierunkach: **RAKOWIECKA-SANKTUARIUM** - ... - most Siekierkowski – Wał Miedzeszyński – Bronowska – Trakt Lubelski – Zwoleńska – Żegańska – al. Dzieci Polskich – **MIĘDZYLESIE**
142	w obu kierunkach: **WIATRACZNA** – ... – Grochowska – Płowiecka – Trakt Lubelski – Lucerny – Szpotańskiego – Zwoleńska – Trakt Lubelski – Bronowska - Wał Miedzeszyński – ... – **ALEKSANDRÓW**
219	**PKP WAWER** – Widoczna – Szpotańskiego – Zwoleńska – Mrówcza – Juhasów – Borków – Trakt Lubelski – Bronowska – Wał Miedzeszyński – Trakt Lubelski – **WĘDKARSKA 02** – Skalnicowa – Wał Miedzeszyński – Bronowska – Trakt Lubelski – Borków – ... – **PKP WAWER**
702	**WIATRACZNA** – ... – Grochowska – Płowiecka – Trasa Siekierkowska – Wał Miedzeszyński – ... – JÓZEFÓW: al. Nadwiślańska - .. - **OTWOCK: URZĄD MIASTA**

Warto przypomnieć, że w dalszym ciągu obowiązują zmienione trasy dla linii 305 oraz N72 i N75, które zostały wprowadzone we wrześniu.

Dodatkowo zostało wznowione funkcjonowanie przystanków: PKP WAWER 04, KOMBAJNISTÓW 02, ZERZEŃ 01 i 02 oraz ZWOLEŃSKA 02.

DODATKOWY PRZYSTANEK DLA PRZYSPIESZONYCH NA BORA-KOMOROWSKIEGO

Od początku grudnia linie przyspieszone 411, 507 i 509 zatrzymują się „na żądanie" na przystanku Wał Gocławski przy ul. Bora-Komorowskiego. Zarząd Transportu Miejskiego przychylił się do wniosków mieszkańców Gocławia.



Mieszkańcy o jego uruchomienie prosili ZTM od dłuższego czasu. ZTM systematycznie obserwował wykorzystanie przystanku. Okazało się, że liczba pasażerów korzystających z niego wzrasta systematycznie. Dlatego ZTM podjął decyzję o tym, że powinny się na nim zatrzymywać („na żądanie") również linie przyspieszone **411**, **507** i **509**.

OSTATNI SWING

Kontrakt stulecia zakończony! Do stolicy trafił ostatni, 186. tramwaj 120Na Swing. Te niezwykle nowoczesne składy zmieniły komfort podróżowania tramwajami w Warszawie i pozwoliły na wycofanie z ruchu, po ponad 50 latach, starych tramwajów typu 13N.

Umowa z firmą Pojazdy Szynowe Pesa Bydgoszcz S.A. na dostawę tramwajów typu 120Na Swing za kwotę blisko 1,5 mld zł (179 tramwajów uzyskało dofinansowanie ze środków Unii Europejskiej w wysokości 59 proc. wartości netto) podpisana została w 2009 roku. Był to jeden z największych tego typu kontraktów w Europie. Pierwszy pojazd przyjechał do Warszawy w maju 2010 roku, a już miesiąc później (12 czerwca) zabrał pierwszych pasażerów i rozpoczął regularne kursowanie.

Nowoczesne niskopodłogowe tramwaje Swing są w pełni dostosowane do potrzeb osób niepełnosprawnych. Zostały wyposażone też w klimatyzację, monitoring, informację pasażerską oraz automaty do sprzedaży biletów. Są również niezwykle bezpieczne, poprzez zastosowanie specjalnej strefy zgniotu, chroniącej motorniczego i pasażerów przed obrażeniami. Posiadają układ antypoślizgowy, a 40 sztuk wyposażono dodatkowo w system liczenia pasażerów.

Zaledwie kilka lat temu tramwaje niskopodłogowe były w Warszawie rzadkością. Obecnie stanowią już ponad 40 proc. taboru. Dzięki temu aż pięć linii tramwajowych (2, 3, 7, 17 i 25) jest obsługiwanych w całości tylko przez pojazdy niskopodłogowe, a kolejnych sześć (4, 8, 22, 24, 33 i 35) – w dni wolne od pracy.



100% NISKIEJ PODŁOGI

Listopad 1994, Neoplan 4020 – pierwszy niskopodłogowy autobus w Warszawie. Styczeń 1997, Jelcz M121M – zapowiedź niskiej podłogi na szeroką skalę. Grudzień 2013 – wszystkie kursy realizowane przez autobusy niskopodłogowe.

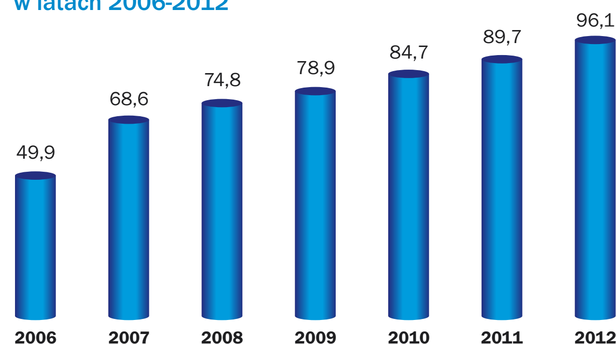
Niedziela – 1 grudnia – była pierwszym dniem w historii warszawskiej komunikacji miejskiej, w którym wszystkie kursy linii dziennych i nocnych były obsługiwane przez autobusy niskopodłogowe. Przez ostatnie miesiące 100 % autobusów z niską podłogą wyjeżdżało na ulice w dni wolne, realizując kursy na liniach dziennych. W dni powszednie oraz nocami zdarzało się jeszcze spotkać ikarusy.

Komfort podróży autobusem niskopodłogowym, a głównie wsiadania i wysiadania z pojazdu, doceniają wszyscy pasażerowie. Jednak jest to przede wszystkim ogromne ułatwienie dla osób z niepełnosprawnością ruchową, poruszających się na wózkach, seniorów oraz rodziców podróżujących z dziećmi w wózkach.

Pierwszy niskopodłogowy autobus – Neoplan 4020 – wyjechał na warszawskie ulice w listopadzie 1994 roku. Po ponad dwóch latach – w styczniu 1997 roku – pojawiły się cztery niskopodłogowe Jelcze M121M. Wydarzenie to stanowiło zapowiedź jakościowej zmiany.

Przede wszystkim były to pierwsze z 50 zamówionych 12-metrowych, niskopodłogowych autobusów. Cała dostawa dotarła do stolicy do marca 1997 roku. Największą zaletą nowych autobusów były dwa (z trzech) wejścia bezstopniowe, znajdujące się na tym samym poziomie co podłoga. Aby wsiąść trzecimi drzwiami należało pokonać dwa stopnie. Nowością była także funkcja przyklęku umożliwiająca opuszczenie podłogi o dodatkowe osiem centymetrów.

Udział autobusów niskopodłogowych (w proc.) w latach 2006-2012



Zapowiedź jakościowej zmiany to nie tylko 50 nowych, niskopodłogowych autobusów, ale także oznaczenie w rozkładach jazdy realizowanych przez nie kursów. Początkowo oznaczano je literą „n", a następnie kwadracikiem.

Prawie 50-proc. (49,9 proc.) udział niskiej podłogi wśród autobusów obsługujących stołeczne linie osiągnięto w 2006 roku. Od tego czasu regularnie zwiększano liczbę pojazdów niskopodłogowych. W 2010 roku osiągnięto poziom 84,7 proc. 30 listopada 2013 roku był ostatnim dniem kursowania ikarusów.

REWOLUCYJNE ROZWIĄZANIE

„Dla mnie Karta Warszawiaka to nowatorskie, wielofunkcyjne narzędzie, które będzie ewoluowało i rozwijało się wraz z Warszawą i warszawiakami. Karta z jednej strony, ma być przywilejem dla osób płacących podatki w stolicy, a z drugiej to zachęta dla osób, które tu mieszkają, ale jeszcze nie rozliczają podatków w Warszawie" – na pytania o nową taryfę biletową i Kartę Warszawiaka odpowiada **prezydent m.st. Warszawy Hanna Gronkiewicz-Waltz**.

Od 1 stycznia przyszłego roku osoby mieszkające w Warszawie, które płacą w stolicy podatki, będą mogły korzystać z Karty Warszawiaka lub Karty Młodego Warszawiaka. Jakie według Pani są trzy największe korzyści wynikające z ich posiadania?

Przełomowe rozwiązanie – tak najkrócej mogę określić zmiany w taryfie przewozowej, które będą obowiązywały od 1 stycznia 2014 roku. Jednym z elementów nowej taryfy będzie właśnie Karta Warszawiaka, na podstawie której osoby mieszkające i płacące podatki w Warszawie będą mogły korzystać z wielu atrakcyjnych „miejskich" zniżek.

Przede wszystkim osoby posiadające Kartę Warszawiaka będą płacić mniej za korzystanie z komunikacji miejskiej. Policzmy – z kartą za bilet 30-dniowy zapłacimy 98 zł, czyli o 12 zł mniej niż pozostałe osoby. Rocznie oszczędzimy 144 zł, czyli równowartość biletu na półtora miesiąca. Przy dwuosobowym gospodarstwie domowym to prawie 300 zł rocznie. Dodatkowo, jeżeli mamy dzieci, będą one korzystały z Karty Młodego Warszawiaka, upoważniającej do zakupu biletu 30-dniowego w cenie 49 zł. To o sześć złotch taniej niż pozostali pasażerowie.

Podsumowując, pierwsza i podstawowa korzyść z Karty Warszawiaka i Karty Młodego Warszawiaka to oszczędność. Rachunek jest prosty – w przypadku czteroosobowej rodziny, czyli rodziców i dwójki dzieci oszczędzimy rocznie 432 zł.

Oprócz zniżek za przejazdy komunikacją miejską, osoby płacące podatki w Warszawie będą mogły korzystać z tańszych biletów do miejskich instytucji kulturalnych, rekreacyjnych i rozrywkowych. Wierzę, że dzięki temu cena np. biletu do teatru będzie zachętą do częstszego korzystania z warszawskiej oferty kulturalnej.

Trzecia korzyść dotyczy nas wszystkich. Mam nadzieję, że atrakcyjne ceny biletów na komunikację miejską zachęcą większą liczbę mieszkańców do rezygnacji z samochodów na rzecz transportu zbiorowego. I tu także rachunek jest prosty – mniej samochodów na ulicach to mniej czasu straconego w korkach, a przede wszystkim ogromna ulga dla środowiska naturalnego.



Czy Karta Warszawiaka ma być przede wszystkim „bonusem" dla osób płacących podatki w Warszawie czy też może zachętą do rozliczania się z fiskusem w stolicy dla tych, którzy jeszcze tego nie robią?

Dla mnie Karta Warszawiaka to nowatorskie, wielofunkcyjne narzędzie, które będzie ewoluowało i rozwijało się wraz z Warszawą i warszawiakami. Karta z jednej strony, ma być przywilejem dla osób płacących podatki w stolicy, a z drugiej to zachęta dla osób, które tu mieszkają, ale jeszcze nie rozliczają podatków w Warszawie.

Wprowadzając Kartę Warszawiaka chcemy przypomnieć i zwrócić uwagę mieszkańców na fakt, że każdy z nas ma wpływ na funkcjonowanie naszego miasta. Przyczyniamy się do tego m.in. płacąc podatki w miejscu zamieszkania. Im większą kwotą zostanie zasilony miejski budżet, tym bardziej skorzystają mieszkańcy, czy to w postaci nowoczesnego taboru komunikacji miejskiej, większej liczby przedszkoli, czy wyremontowanych ulic.

Przy okazji wprowadzenia zmian w taryfie Warszawa pomyślała także o mieszkających w niej rodzinach, które mają troje dzieci...

Rodziny wielodzietne już obecnie korzystają z ulg na komunikację miejską. Dzieci z rodzin, w których jest ich czworo lub więcej mają prawo do bezpłatnych przejazdów. Wraz wejściem w życie nowej taryfy przewozowej, rodziny z trójką dzieci także zyskają ulgi, pod warunkiem, że ich rodzice lub opiekunowie płacą podatki w Warszawie. W takim przypadku, całej trójce do ukończenia 20. roku życia będą przysługiwały bilety w cenie 99 zł za rok.

Po ogłoszeniu zamiaru wprowadzenia w stolicy Karty Warszawiaka media prześcigały się w publikacjach głosów niezadowolenia płynących ze strony chociażby osób mieszkających poza Warszawą a w niej pracujących. Osoby takie często powtarzały, że czują się dyskryminowane. Jakby Pani odparła ten zarzut?

Chcemy promować a nie dyskryminować. Dlatego Karta Warszawiaka ma za zadanie promować tych, których podatki służą rozwojowi naszego miasta. Dzięki tym podatkom wszyscy mogą korzystać z nowoczesnej komunikacji miejskiej, posyłać dzieci do żłobków i przedszkoli, jeździć wyremontowanymi, dobrze oświetlonymi ulicami...

Karta Warszawiaka jest zachętą dla osób, które żyją w stolicy, często od wielu lat, kupili tu mieszkania, mają dzieci, ale z jakiegoś powodu wciąż odprowadzają podatki w rodzinnych miejscowościach. Wierzę, że część z nich zechce dostrzec – z jednej strony, jak wiele na lepsze zmieniło się w Warszawie w ciągu ostatnich lat, a z drugiej strony, że można mieć wpływ na rozwój stolicy płacąc tu podatki.

Podwarszawskie samorządy boją się „odpływu" podatników do stolicy. Czy rzeczywiście mają się czego obawiać?

W mojej ocenie nie ma takiego zagrożenia. Z naszym pomysłem zwracamy się przede wszystkim do tych, którzy już w Warszawie mieszkają, a nie tych, którzy do Warszawy dojeżdżają codziennie do pracy czy na studia. Liczymy, że właśnie ta grupa, szacowana przez nas nawet na kilkaset tysięcy osób, zacznie płacić u nas swoje podatki. Tak aby te pieniądze wracały do nich w postaci nowych inwestycji.



Dla Pasażera to tylko... TRZY PROSTE KROKI

O tym kiedy rozpoczęły się przygotowania do rozpoczęcia wydawania hologramów do Karty Warszawiaka, co ma zrobić osoba, która chce go otrzymać i czy ZTM boi się kolejek – rozmawiamy z **Grzegorzem Dziemieszczykiem, dyrektorem pionu handlowego ZTM**.

Rozpoczęło się już przyjmowanie wniosków o wydanie hologramów do Karty Warszawiaka i Karty Młodego Warszawiaka. Wbrew temu co się może wydawać niektórym pasażerom, to poważna operacja logistyczna. Kiedy więc ruszyły przygotowania do niej?

Przygotowania rozpoczęliśmy niezwłocznie po przyjęciu przez Radę Warszawy uchwał w sprawie wprowadzenia nowej taryfy oraz w sprawie ustalenia zniżek dla pasażerów rozliczających się z podatku w Warszawie, czyli na początku października. To bardzo poważny i złożony projekt, dlatego ZTM przy jego przygotowaniu współpracował z kilkoma biurami urzędu miasta: Biurem Drogownictwa i Komunikacji, Biurem Pomocy i Projektów Społecznych, Centrum Komunikacji Społecznej, Biurem Prawnym i Biurem Ochrony.



Jakie były pierwsze kroki na drodze do celu?

Ustaliliśmy przede wszystkim, że Bilet Warszawiaka i Bilet Młodego Warszawiaka (analogicznie do innych ulgowych biletów długookresowych) będą dostępne we wszystkich punktach sprzedaży biletów ZTM, czyli np. w POP-ach, biletomatach, punktach sieci Strefa itp. Podjęliśmy również decyzję, że będą kodowane na zaakceptowanych przez ZTM nośnikach elektronicznych (spersonalizowana Warszawska Karta Miejska, Elektroniczna Legitymacja Studencka, karta banku Citi Handlowy, Karta Kibica Legii). A dowodem na to, że posiadacz karty ma prawo do korzystania ze zniżek, będzie specjalny hologram o unikatowym numerze, który zostanie na kartę naklejony. Żeby otrzymać hologram pasażer będzie musiał spełnić określone warunki oraz złożyć wniosek o jego wydanie. Podczas kontroli będzie sprawdzane tylko czy bilet jest ważny oraz czy osoba korzystająca z Biletu Warszawiaka lub Biletu Młodego Warszawiaka ma na karcie ważny hologram.

Czy takie same zasady będą obowiązywały w przypadku biletów dla rodzin z trójką dzieci?

Bilety dla dzieci z rodzin posiadających troje dzieci będą kodowane wyłącznie w Punktach Obsługi Pasażerów ZTM. Również na karcie z naklejonym specjalnym hologramem. Bilet zostanie zakodowany po weryfikacji wymaganych dokumentów poświadczających, że dziecko ma prawo korzystać z takiego biletu. Takie same zasady obowiązują od kilku już lat przy kodowaniu uprawnienia do bezpłatnych przejazdów dla dzieci z rodzin „cztery plus".

A skoro już Pan wspomniał o rodzinach „cztery plus" – czy dla nich coś się zmieni?

Nie. Uprawnienia do bezpłatnych przejazdów komunikacją miejską dla tych rodzin pozostaną bez zmian. W większości mają one kartę o specjalnym wzorze, na którą – jeśli chcą korzystać wyłącznie z przejazdów komunikacją miejską – nie trzeba nawet naklejać hologramu. Natomiast jeśli rodzice będą zainteresowani dodatkowymi ulgami przyznanymi



w ramach realizacji Programu „Warszawska Karta Rodziny" dla swoich dzieci, powinni złożyć odpowiedni wniosek o wydanie hologramów Karta Młodego Warszawiaka. Najprościej będzie to zrobić przez Internet.

A jak będą weryfikowane uprawnienia do korzystania z tańszych biletów?

Opracowanie tej procedury było kolejnym punktem przygotowań do „godziny zero". Ustaliliśmy, że cała procedura dla pasażera będzie się sprowadzać do trzech prostych kroków: wyboru i wypełnienia odpowiedniego wniosku, złożenia go i odbioru karty z hologramem.

To przejdźmy może po kolei te kroki. Najpierw wypełniamy wniosek...

Zanim go wypełnimy musimy jeszcze wybrać odpowiedni jego wzór. Przygotowaliśmy bowiem – dla ułatwienia – oddzielny wzór dla osób indywidualnych, oddzielny dla rodzin i oddzielny dla rodzin z trójką dzieci. Każdy z tych wniosków jest innego koloru i jest oznaczony odpowiednim symbolem. Ponadto dodatkowo te trzy rodzaje wniosków zostały opracowane w wersjach z danymi wymaganymi od obcokrajowców.

Wniosek najlepiej wypełnić w Internecie. Dostępny jest na stronie ZTM. To najwygodniejszy sposób. Dzięki temu zamiast dwóch wizyt w Punkcie Obsługi Pasażerów ZTM lub Wydziale Obsługi Mieszkańców, gdzie również będą przyjmowane wnioski i wydawane hologramy, pasażer będzie musiał przyjść tylko raz. O terminie odbioru zostanie poinformowany mailowo. Wniosek można również otrzymać w POP lub WOM.

Wypełniając go podajemy wszystkie wymagane dane, czyli: PESEL, adres zamieszkania – taki sam, jak na formularzu PIT, jedenastocyfrowy numer posiadanej karty, na której wnioskodawca koduje swoje bilety i opcjonalnie dane kontaktowe. Musimy także wskazać gdzie będziemy chcieli odebrać kartę z hologramem.

Jak składamy wypełniony wniosek?

Wypełniony wniosek musi być podpisany przez wszystkich pełnoletnich członków rodziny. Wymogi te wynikają z Ustawy o ochronie danych osobowych, każda osoba chcąc coś zakupić czy otrzymać, przekazując swoje dane osobowe musi wyrazić zgodę na ich przetwarzanie w wymaganym do tego celu. W przypadku wniosku elektronicznego wystarczy „kliknąć" okienko „wyślij". Należy tylko pamiętać by taki wniosek najpierw wydrukować i podpisać gdyż będzie to konieczne do odebrania hologramu. Wnioski można również złożyć w jednym z POP lub WOM oraz wysłać tradycyjną pocztą do ZTM.

Wnioski w sumie przyjmujemy w 13 POP-ach, w których dostępnych jest 35 stanowisk oraz we wszystkich WOM-ach. Lista wszystkich punktów jest dostępna na stronie www.ztm.waw.pl

Warto podkreślić, że włączenie WOM-ów do całego procesu stało się możliwe dzięki życzliwej współpracy Biura Administracji i Spraw Obywatelskich.

A wracając do weryfikacji uprawnień...

Celem weryfikacji jest potwierdzenie, że wnioskodawca lub jego rodzina mieszka na terenie Warszawy i rozlicza podatek dochodowy w stołecznym urzędzie skarbowym. Żeby ułatwić mieszkańcom Warszawy otrzymanie Karty Warszawiaka lub Młodego Warszawiaka prowadzone były rozmowy z Ministerstwem Finansów na temat możliwości elektronicznej weryfikacji informacji o rozliczaniu podatku dochodowego od osób fizycznych w Warszawie. Dzięki uzyskaniu takiej możliwości warszawiacy nie muszą przynosić ze sobą dokumentów potwierdzających fakt zamieszkania i rozliczania podatku w Warszawie. Najprostszym sposobem na uzyskanie uprawnień jest przesłanie wypełnionego wniosku przez Internet a następnie po kilku dniach odbiór karty z hologramem.

To jak i gdzie możemy na końcu odebrać hologram lub kartę z hologramem?

Kartę można odebrać w dowolnym POP lub WOM, który wpisaliśmy do formularza w czasie wypełniania wniosku. O tym, że hologram lub karta z naklejonym na nią hologra-

mem są gotowe do odbioru zostaniemy poinformowani mailowo. Pasażer, który nie podał swoich danych, o terminie odbioru karty będzie mógł dowiadywać się telefonicznie – dzwoniąc pod numer 19115 lub osobiście – w wybranym POP lub WOM.

A co w przypadku jeśli w ubiegłym roku rozliczaliśmy się poza Warszawą?

To nic straconego, program jest skierowany w szczególności do takich osób, które w poprzednich latach rozliczały się poza Warszawą mieszkając faktycznie w Stolicy. Teraz mogą złożyć zeznanie PIT za 2013 rok w jednym z warszawskich urzędów skarbowych właściwym dla miejsca zamieszkania. Czym szybciej się to zrobi, tym szybciej będzie można skorzystać z nowych zniżek. Przypominam, że do tego czasu pasażer może korzystać z biletów zakupionych i aktywowanych jeszcze w 2013 roku, czyli według obecnych cen.

Co jeszcze zrobiono na etapie przygotowania?

Przygotowaliśmy również szereg drobniejszych, ale również niesamowicie istotnych przedsięwzięć związanych z wprowadzeniem Karty Warszawiaka oraz nowej taryfy biletowej. Zamówiliśmy specjalne hologramy, które są naklejane na kartę, przygotowaliśmy elektroniczną wersję wniosków, które można składać przez Internet, przeprowadziliśmy szkolenia pracowników POP i WOM, opracowaliśmy wzory plakatów i ulotek oraz instrukcję wypełniania wniosków – dostępną w POP, WOM oraz w Internecie.

Czy ZTM jest przygotowany na duże kolejki jakie mogą się tworzyć przed okienkami?

Dzięki temu, że punktów obsługi wniosków jest tak dużo, nie spodziewamy się dużych kolejek. Do obsługi wszystkich zainteresowanych zostaną skierowani dodatkowi pracownicy. Będą oni między innymi pomagać wypełnić właściwie wniosek i udzielać niezbędnych informacji.

Warto tutaj podkreślić, że nie trzeba koniecznie hologramu odbierać już teraz, zaraz. Pasażer może jeszcze w grudniu zakodować sobie na karcie miejskiej nawet dwa kontrakty 30- lub 90-dniowe, które zachowają ważność również po wejściu w życie nowej taryfy, a w trakcie ich ważności na spokojnie złożyć wniosek i odebrać kartę. Praktycznie nic na tym nie traci, ponieważ np. bilet 90-dniowy na 1 strefę obecnie kosztuje 250 zł, czyli tyle samo ile Bilet Warszawiaka po 1 stycznia.

Podpowiadamy warszawiakom, jak najlepiej uniknąć kolejek – wniosek wypełnić i przesłać przez Internet, jako punkty odbioru wybierać punkty o najmniejszym obłożeniu. Przy personalizacji mieliśmy takie doświadczenia, że na stacji metra Centrum czy Ratusz-Arsenał pasażerowie stali w kolejce po pół godziny, podczas gdy np. stację dalej na Dw. Gdańskim czy Pl. Wilsona można było sprawę załatwić w ciągu kilku minut. Będziemy pasażerom na bieżąco podpowiadać jak sprawnie otrzymać Kartę Warszawiaka i Młodego Warszawiaka bez zbędnej straty czasu.

Jeśliby jednak tworzyły się dłuższe kolejki – jesteśmy na to przygotowani. Przewidujemy, że nasze POP-y będą otwierane w wybrane weekendy grudnia, a jeśli będzie duże zainteresowanie to również w weekendy styczniowe w 2014 roku.

Czego możemy sobie wzajemnie życzyć na najbliższy czas?

Przede wszystkim wzajemnej życzliwości. Przy tak dużych akcjach istotne jest wzajemne zrozumienie zarówno pasażerów jak i pracowników obsługujących mieszkańców, dlatego prosimy o wyrozumiałość naszych klientów gdy czasami coś się chwilowo „przyblokuje" czy wystąpi jakaś awaria. Zapewniam, że wszystkim naszym pracownikom zależy aby jak najsprawniej obsłużyć wszystkich zainteresowanych pasażerów.

Jednocześnie swoim współpracownikom serdecznie dziękuję za włożony wysiłek w przygotowania i – już z góry – za ich ciężką pracę w najbliższych dniach, a może i miesiącach.



ROZLICZANIE PODATKU W WARSZAWIE SPOSOBEM NA TAŃSZE BILETY

1 stycznia 2014 roku wejdzie w życie nowa taryfa biletowa. Jej największą zaletą będzie wprowadzenie dodatkowej ulgi w opłatach za przejazdy komunikacją miejską dla osób mieszkających w Warszawie i rozliczających się z podatku dochodowego od osób fizycznych w warszawskim urzędzie skarbowym. Nowością będzie również zastąpienie biletów jednorazowych biletami umożliwiającymi przesiadanie się.

Z tańszych biletów długookresowych, obowiązujących zarówno w pierwszej jak i drugiej strefie biletowej, będą mogły korzystać osoby, które mieszkają w Warszawie i złożyły w roku podatkowym zeznanie o wysokości dochodu za rok poprzedni w urzędzie skarbowym w Warszawie. Będzie to tzw. Karta Warszawiaka. Uprawnienie to ma przysługiwać również dzieciom tych osób do ukończenia 20 roku życia, w ramach Karty Młodego Warszawiaka (w przypadku biletów ważnych wyłącznie w pierwszej strefie biletowej).

W przypadku biletów 30-dniowych ważnych tylko w pierwszej strefie, osoby te będą miały prawo do zniżki **(według ceny biletu normalnego z nowej taryfy)** w wysokości – 12 zł (dorośli) i 61 zł (dzieci oraz studenci). Gdy zdecydują się na zakup biletu 90-dniowego ważnego wyłącznie w pierwszej strefie, będzie im przysługiwała zniżka w wysokości 30 zł (dorośli) oraz 155 zł (dzieci i studenci). Przy zakupie biletów długookresowych ważnych w obu strefach biletowych zniżka będzie wynosiła – 14 zł dla biletu 30-dniowego i 54 zł dla biletu 90-dniowego.

Z Karty Młodego Warszawiaka będą mogli korzystać także mieszkający w stolicy studenci studiów magisterskich, licencjackich i inżynierskich, do ukończenia przez nich 26 roku życia, którzy rozliczają się z podatku w warszawskim urzędzie skarbowym lub są na utrzymaniu rodziców lub opiekunów płacących podatki w stolicy.

To ma być przede wszystkim przywilej dla osób, które płacąc swoje podatki w stolicy współfinansują funkcjonowanie m.in. komunikacji miejskiej. Ma to być również zachęta dla tych, którzy jeszcze tego nie robią.

Dodatkowo wprowadzony zostanie także specjalny bilet, który będzie przysługiwał mieszkającym w Warszawie dzieciom z rodziny posiadającej troje dzieci, do ukończenia przez nie 20. roku życia jeśli ich rodzice, lub opiekunowie rozliczają się w urzędzie skarbowym w stolicy. Będzie kosztował 99 zł dla każdego dziecka, będzie ważny przez rok i będzie uprawniał do nieograniczonej liczby przejazdów – na obszarze obu stref biletowych – w trakcie ważności.

Kolejną zaletą nowej taryfy biletowej będzie jej uproszczenie. Ograniczona zostanie liczba rodzajów i typów biletów. Zlikwidowane zostaną te, które cieszą się najmniejszą popularnością, czyli bilety 40 i 60 minutowe.

Ułatwione zostanie również korzystanie z komunikacji poprzez likwidację biletu jednorazowego, który trzeba kasować w każdym pojeździe. Bilet jednorazowy ważny tylko w pierwszej strefie zostanie zastąpiony biletem jednorazowym przesiadkowym (ważnym również tylko w pierwszej strefie), który będzie ważny przez 75 minut i będzie umożliwiał, w czasie ważności, korzystanie z kilku środków komunikacji lub będzie uprawniał do dojechania do ostatniego przystanku na trasie danej linii. Bilet jednorazowy ważny w obu strefach zostanie zastąpiony analogicznym biletem ale ważnym przez 90 minut. **Dla pasażerów będzie to duża wygoda. Osoby niekorzystające z biletów okresowych lub czasowych nie będą już musiały po każdej przesiadce kasować oddzielnego biletu. Będzie to nie tylko rozwiązanie znacznie bardziej wygodne, ale również i znacznie tańsze dla osób, które w czasie podróży komunikacją miejską korzystają z różnych linii lub różnych środków transportu.**

Bilet 3-dniowy zostanie zaś zastąpiony biletem weekendowym, który będzie ważny od godz. 19.00 w piątek, do godz. 8.00 w poniedziałek w pierwszej i drugiej strefie. Do taryfy wprowadzony zostanie także specjalny bilet weekendowy grupowy, z którego będą mogły korzystać grupy maksymalnie 5 osobowe, które będą chciały np. zwiedzać miasto korzystając z przejazdów komunikacją miejską. Zasady jego ważności będą identyczne jak w przypadku biletu weekendowego dla jednej osoby.

W nowej taryfie zmienią się też opłaty dodatkowe za jazdę bez biletu lub jazdę bez ważnego dokumentu poświadczającego prawo do ulgi oraz za zatrzymanie środka transportu bez przyczyny. Zmienią się również opłaty manipulacyjne, których wartość, dla wygody pasażerów, zostanie zaokrąglona do pełnych złotych.

	RODZAJ BILETU	NORMALNY	ULGOWY	BILET WARSZAWIAKA	BILET MŁODEGO WARSZAWIAKA
WAŻNE TYLKO W PIERWSZEJ STREIE	JEDNORAZOWY PRZESIADKOWY	4,40 zł	2,20 zł	-	-
	DOBOWY	15,00 zł	7,50 zł	-	-
	30-DNIOWY IMIENNY	110,00 zł	55,00 zł	98,00 zł	49,00 zł
	90-DNIOWY IMIENNY	280,00 zł	140,00 zł	250,00 zł	125,00 zł
WAŻNE W PIERWSZEJ I DRUGIEJ STREFIE	JEDNORAZOWY PRZESIADKOWY	7,00 zł	3,50 zł	-	-
	20-MINUTOWY	3,40 zł	1,70 zł	-	-
	DOBOWY	26,00 zł	13,00 zł	-	-
	WEEKENDOWY	24,00 zł	12,00 zł	-	-
	WEEKENDOWY GRUPOWY	40,00 zł	-	-	-
	30-DNIOWY IMIENNY	210,00 zł	105,00 zł	196,00 zł	-
	30-DNIOWY NA OKAZICIELA	230,00 zł	115,00 zł	-	-
	90-DNIOWY IMIENNY	536,00 zł	268,00 zł	482,00 zł	-
	90-DNIOWY NA OKAZICIELA	600,00 zł	300,00 zł	-	-
	BILET SENIORA	50,00 zł			
	BILET DLA DZIECI Z RODZIN POSIADAJACYCH TROJE DZIECI	99,00 zł			
OPŁATY DODATKOWE	OPŁATA ZA JAZDĘ BEZ WAŻNEGO BILETU			266,00 zł	
	OPŁATA ZA JAZDĘ BEZ DOKUMENTU POŚWIADCZAJĄCEGO PRAWO DO ULGI LUB PRZEJAZDU BEZPŁATNEGO			196,00 zł	
	OPŁATA ZA ZATRZYMANIE LUB ZMIANĘ TRASY POJAZDU BEZ PRZYCZYNY			700,00 zł	
	OPŁATA ZA WYDANIE DUPLIKATU SPERSONALIZOWANEJ WKM			14,00 zł	
	OPŁATA MANIPULACYJNA ZA WYSTAWIENIE WEZWANIA DO ZAPŁATY W PRZYPADKU JEGO ANULOWANIA			21,00 zł	

PŁAĆ PIT W WARSZAWIE I KORZYSTAJ Z ULG ORAZ PREFERENCJI

Od 3 grudnia 2013 roku mieszkańcy płacący podatek dochodowy od osób fizycznych (PIT) w stolicy mogą otrzymać Kartę Warszawiaka i Kartę Młodego Warszawiaka. Karty zaczną obowiązywać od 1 stycznia 2014 roku.

Stolica premiuje osoby, które dokładają się do kosztów funkcjonowania miasta i rozliczają PIT w Warszawie. PIT to największe źródło dochodów miasta, wynoszące aż 1/3 wszystkich pieniędzy stolicy. Od jednej osoby rozliczającej tutaj podatek, do kasy miasta wpływa średnio 3,1 tys. zł. Za te pieniądze Warszawa może się rozwijać i funkcjonować dla swoich mieszkańców. Dzięki tym środkom działają szkoły, przedszkola i żłobki, różne instytucje kulturalne, takie jak teatry i muzea. Jeżdżą nowe autobusy, tramwaje i metro. Ponadto miasto w prawie 70 proc. dofinansowuje komunikację miejską. Pieniądze z podatków pomogły też wybudować np. Centrum Nauki Kopernik, most Marii Skłodowskiej-Curie, a teraz pomagają budować II linię metra. Dlatego osoby mieszkające i rozliczające podatek dochodowy PIT w Warszawie, dzięki Karcie Warszawiaka i Karcie Młodego Warszawiaka, będą mogły korzystać z ulg w stołecznym transporcie, kulturze i sporcie.

Dla kogo?

Każdy, kto mieszka i rozlicza podatek dochodowy od osób fizycznych (PIT) w Warszawie może otrzymać Kartę Warszawiaka, a dzieci osób rozliczających się w stołecznym urzędzie skarbowym – Kartę Młodego Warszawiaka. Karta Młodego Warszawiaka przysługuje dzieciom do ukończenia 20. roku życia lub studentom do ukończenia 26. roku życia.

Karta Warszawiaka i Karta Młodego Warszawiaka będą działały na bazie elektronicznej karty będącej nośnikiem biletów. Docelowo będą miały inny wygląd. Od 3 grudnia 2013 roku na obowiązujące karty jest naklejany specjalny hologram.

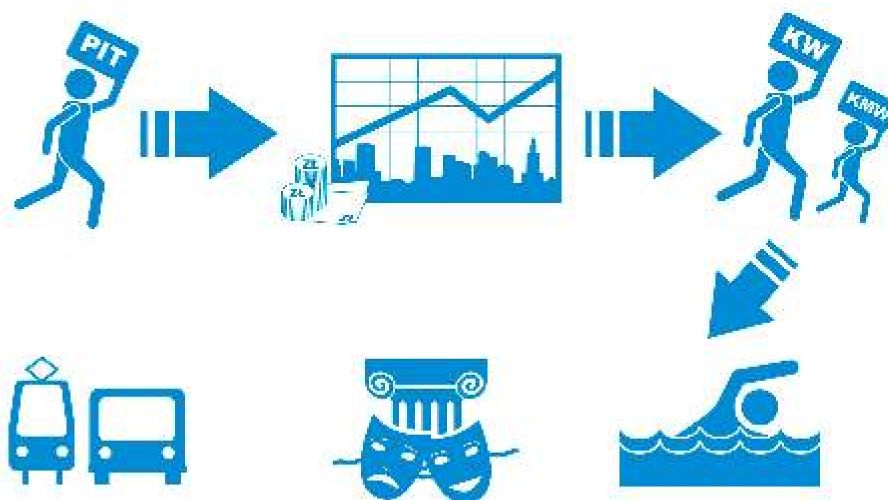
Jak otrzymać kartę?

Ten, kto posiada już spersonalizowaną Warszawską Kartę Miejską (WKM) lub inny elektroniczny nośnik biletów (np. Elektroniczna Legitymacja Studencka), nie musi wyrabiać nowej karty – wnioskuje jedynie o wydanie hologramu.

Trzy proste kroki, aby mieć Kartę Warszawiaka lub Kartę Młodego Warszawiaka:

1. Wypełnić wniosek na stronie www.ztm.waw.pl lub w Punktach Obsługi Pasażerów ZTM (POP) i Wydziałach Obsługi Mieszkańców w dzielnicach (WOM):
zielony (I) – dla osoby indywidualnej,
niebieski (R) – dla rodziny,
pomarańczowy (3) – dla rodziny z trójką dzieci.

2. Wysłać wniosek poprzez stronę www.ztm.waw.pl, pocztą do ZTM (ul. Żelazna 61, 00-848 Warszawa,) lub



PŁAĆ PIT W WARSZAWIE
I KORZYSTAJ Z ULG W TRANSPORCIE, KULTURZE I SPORCIE

złożyć osobiście w dowolnym POP lub WOM. Lista punktów dostępna na stronie www.ztm.waw.pl. Jeśli wyrabia się nową kartę, trzeba dołączyć do wniosku aktualne zdjęcie.

3. Odebrać kartę lub hologram w miejscu, które wskazało się we wniosku. O terminie odbioru mieszkaniec zostanie poinformowany mailem. W przypadku, gdy nie poda się we wniosku kontaktu do siebie, może uzyskać informację o terminie odbioru pod numerem **19115**.

Ważne! Odbierając Kartę Warszawiaka i Młodego Warszawiaka, trzeba wziąć ze sobą wymagane dokumenty:
1. **wniosek** podpisany przez wszystkie pełnoletnie osoby, także jeśli wniosek był wysłany przez Internet,
2. **dowód osobisty, prawo jazdy lub paszport**,
3. dokumenty potwierdzające stopień pokrewieństwa (np. akt urodzenia dziecka),
4. **karty WKM** lub **inne elektroniczne nośniki biletów** wskazane we wniosku,
5. **dokumenty potwierdzające nadanie numeru NIP** – dotyczy tylko obcokrajowców.

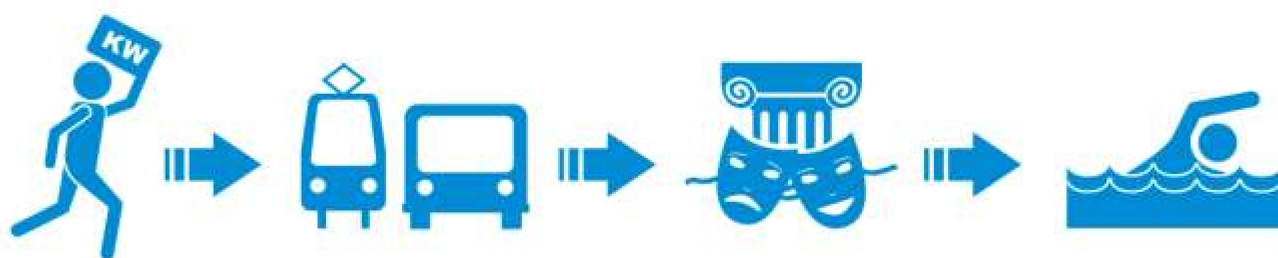
Karta Warszawiaka to też forma zachęty do rozliczania podatków w stolicy dla wszystkich tych osób, które jeszcze tego nie robią, a tutaj mieszkają, czasami od wielu lat. Takich osób może być nawet kilkaset tysięcy, a każdy nowy warszawski podatnik PIT to np. nowa ławka w parku czy kawałek wyremontowanej ulicy.

Karta Warszawiaka i Karta Młodego Warszawiaka to program, który przez cały czas będzie się rozwijał. Nowe podmioty będą mogły dołączać swoje oferty, a te już biorące udział będą mogły zmieniać poziom i zakres oferowanych zniżek. Wszystkie zasady i przywileje związane z posiadaniem Karty Warszawiaka i Karty Młodego Warszawiaka zamieszczone będą na specjalnie utworzonej stronie internetowej.

Gdzie można się dowiedzieć więcej?

Szczegółowe informacje dotyczące cen, ulg, warunków korzystania z Karty Warszawiaka i Karty Młodego Warszawiaka, zasad zwrotów nieskasowanych biletów oraz możliwości korzystania z biletów skasowanych przed 1 stycznia 2014 roku są na stronie internetowej www.ztm.waw.pl oraz pod numerem telefonu (24h) 19115. Informacje można również uzyskać wysyłając maila na adres: ***taryfa@ztm.waw.pl*** oraz w Punktach Obsługi Pasażerów ZTM.

Plakaty i ulotki informujące o Karcie Warszawiaka i Karcie Młodego Warszawiaka oraz o nowej taryfie biletowej będą także m.in. w Wydziałach Obsługi Mieszkańców, placówkach oświaty, kultury, sportu, w pojazdach i na przystankach komunikacji miejskiej.



Z KARTĄ WARSZAWIAKA
TRANSPORT, KULTURA I SPORT
TANIEJ

PRZESIADKI NIEKONIECZNIE JEDNORAZOWE

Ogromnym ułatwieniem dla pasażerów, którzy podróżują komunikacją miejską nieregularnie i nie korzystają z biletów długookresowych, będzie zastąpienie biletu jednorazowego biletem umożliwiającym przesiadanie się.

Jeśli ktoś nie korzysta z biletów długookresowych lub czasowych i kasuje bilety jednorazowe musi pamiętać o tym by w każdym kolejnym pojeździe skasować oddzielny bilet. Jeśli taki pasażer musi się przesiąść kilka razy – koszty takiej podróży zwiększają się znacznie.

Od 1 stycznia bilety jednorazowe staną się jednak biletami jednorazowymi przesiadkowymi. Normalny bilet ważny tylko w pierwszej strefie będzie kosztował 4,40 zł, czyli tyle co obecny „zwykły" bilet jednorazowy. Będzie jednak ważny przez 75 minut. W tym czasie pasażer będzie mógł się wielokrotnie przesiadać i korzystać z różnych środków transportu. Bilet ten będzie umożliwiał także dojechanie do ostatniego przystanku na trasie autobusu, tramwaju lub pociągu, w którym został skasowany. W takim przypadku będzie to możliwe nawet wtedy jeśli podróż zajmie więcej niż 75 minut. Ale tylko w takim! Jeśli ktoś mając skasowany ten bilet przesiądzie się choć raz, jego ważność skończy się dokładnie po 75 minutach.

Analogiczne zasady będą obowiązywały w przypadku biletu jednorazowego ważnego w obu strefach biletowych. Jedyne różnice będą takie, że będzie ona ważny dłużej – bo aż 90 minut, i będzie droższy – będzie kosztował 7 zł.



Będzie to nie tylko rozwiązanie znacznie bardziej wygodne, ale również i znacznie tańsze dla osób, które w czasie nieregularnych podróży komunikacją miejską muszą skorzystać z różnych linii lub różnych środków transportu.

RODZINY Z TRÓJKĄ DZIECI ZAOSZCZĘDZĄ

Jedną z nowości wchodzącej w przyszłym roku w życie taryfy biletowej jest specjalny imienny bilet dla dzieci z rodzin posiadających troje dzieci. Dzięki niemu korzystanie z komunikacji miejskiej dla tych rodzin stanie się znacznie tańsze.

Dzieci z rodzin, które mają trójkę pociech, będą mogły kupować bilety za 99 zł. Taki bilet będzie ważny przez rok. A dokładnie do godz. 23.59 trzysta sześćdziesiątego piątego dnia terminu ważności biletu (trzysta sześćdziesiątego szóstego dnia o ile obejmuje dzień 29 lutego). Będzie uprawniał do nieograniczonej liczby przejazdów – na obszarze obu stref biletowych – w trakcie ważności, czyli za jeden miesiąc korzystania z komunikacji miejskiej w całej aglomeracji każde z dzieci zapłaci jedynie 8,25 zł!

Żeby jednak otrzymać taki bilet rodzina będzie musiała spełnić kilka warunków. Dziecko, które będzie korzystało z tego biletu musi mieć mniej niż 20 lat i mieszkać w Warszawie. Ponadto jego rodzice lub opiekunowie prawni (lub rodzic/opiekun samotnie je wychowujący) także muszą mieszkać w stolicy i rozliczać się z podatków w warszawskim urzędzie skarbowym.

Bilety te będzie można kupować jedynie w Punktach Obsługi Pasażerów ZTM. Będą kodowane na spersonalizowanej Warszawskiej Karcie Miejskiej, na którą zostanie naklejony hologram, czyli na Karcie Młodego Warszawiaka. Dlatego rodzina z trójką dzieci, która spełnia wszystkie warunki i będzie chciała, by dzieci korzystały z takich biletów, musi złożyć w tej sprawie wniosek o wydanie karty i hologramów.

Co ważne, jeśli jedno z dzieci straci swoje uprawnienia, bo np. skończy 20 lat, albo wyprowadzi się z Warszawy, pozostałe dzieci nadal będą mogły z takiego biletu korzystać!



ZWIEDZAJ WARSZAWĘ W CZASIE WEEKENDU

W nowej taryfie biletowej pojawi się również specjalna oferta dla wszystkich pasażerów, którzy będą chcieli z warszawskiej komunikacji miejskiej korzystać w czasie weekendu.

Takimi pasażerami są np. turyści – mieszkańcy innych miast czy państw, którzy licznie odwiedzają stolicę. Z nowej oferty korzystać będą mogli również studenci zaoczni lub uczestnicy studiów podyplomowych, którzy zdobywają w czasie weekendów wiedzę na licznych stołecznych wyższych uczelniach. Nowa oferta jest też idealnym rozwiązaniem dla warszawskich rodzin, które na co dzień korzystają z samochodów i nie mających biletów długookresowych. Mogą spędzić razem czas w Warszawie wybierając się komunikacją miejską do kina, na Stare Miasto, na zakupy czy do ZOO i dzięki temu zostawić, przynajmniej przez jakiś czas, samochód w garażu.

I właśnie z myślą o takich pasażerach wprowadzone zostały bilety weekendowe, które zastąpią używane obecnie bilety 3-dniowe. Z biletów 3-dniowych można wprawdzie korzystać we wszystkie dni tygodnia, jednak i tak bilety weekendowe mają nad biletami 3-dniowymi dużą przewagę.

Po pierwsze – są ważne dłużej. Bilet 3-dniowy jest ważny tylko do godz. 23.59 trzeciego dnia ważności biletu. Oznacza to, że taki bilet skasowany w piątek wieczorem będzie ważny tylko do godz. 23.59 w niedzielę. Bilet weekendowy zaś będzie ważny od godz. 19.00 w piątek do godz. 8.00 w poniedziałek.

Po drugie zaś – bilet weekendowy będzie znacznie tańszy. Bilet 3-dniowy kosztuje obecnie 30 zł w pierwszej i 48 zł w obu strefach biletowych. Bilet weekendowy zaś będzie kosztował tylko 24 zł i będzie ważny w obu strefach biletowych! Jeszcze tańszym rozwiązaniem będzie bilet weekendowy grupowy. Będzie kosztował 40 zł i będzie także ważny w obu strefach biletowych. A będzie z niego mogło korzystać w tym samym czasie nawet 5 osób, czyli każda z tych osób za cały weekend korzystania z warszawskiej komunikacji miejskiej zapłaci tylko 8 zł! Ale zakup takiego biletu będzie się opłacał już nawet dwóm osobom. Każda z nich zapłaci bowiem tylko 20 zł, czyli o 4 zł mniej niż za bilet weekendowy indywidualny.

WYKORZYSTAJ „STARE" BILETY

Niemal ze wszystkich biletów z taryfy obowiązującej obecnie, czyli do 31 grudnia 2013 roku, będzie można jeszcze korzystać, gdy zacznie już obowiązywać nowy cennik. Na jakich zasadach?

Bilety jednorazowe, 20 minutowe i dobowe na pierwszą strefę będzie można kasować bez ograniczeń również w przyszłym roku. Wszystko dlatego, że nie zmienia się ich cena (oczywiście „stary" bilet jednorazowy skasowany po 1 stycznia 2014 roku stanie się biletem jednorazowym przesiadkowym). Zmienia się jedynie cena **biletu dobowego na pierwszą i drugą strefę**, dlatego też bilety te będzie można od stycznia zwrócić.

Z biletów: **40 minutowych**, **60 minutowych** i **3-dniowych**, będzie można korzystać jeżeli zostaną skasowane przed wejściem w życie nowej taryfy biletowej, czyli najpóźniej 31 grudnia 2013 roku o godz. 23.59. Bilety takie będą honorowane do końca terminu ważności.

W przypadku biletów kodowanych na Warszawskiej Karcie Miejskiej, czyli 30-dniowych czy 90-dniowych, możliwe będzie zakodowanie maksymalnie dwóch kontraktów tego samego typu i rodzaju. Gdy pierwszy z nich aktywujemy przed 1 stycznia 2014 roku drugi aktywuje się automatycznie po wygaśnięciu pierwszego. Ze skasowanych lub aktywowanych przed 1 stycznia 2014 roku biletów będzie można korzystać maksymalnie do 30 czerwca 2014 roku. Z wyjątkiem Biletów Seniora, z których będzie można korzystać do końca ich terminu ważności.

ŁATWO ZWRÓCISZ STARE BILETY

Po wejściu w życie nowej taryfy biletowej, niewykorzystane bilety z tej obecnie obowiązującej będzie można zwrócić. Zwroty będą się odbywały według nieco zmienionych zasad.

Obowiązujące zasady dotyczące zwrotów „starych", niewykorzystanych biletów są wyjściem na naprzeciw oczekiwaniom pasażerów. Ułatwiają oddawanie „starych" biletów osobom, którym pozostało ich niewiele.

Bilety nieskasowane lub nieaktywowane (wszystkie rodzaje oprócz biletu jednorazowego pojazdowego) **o wartości nieprzekraczającej 100 zł będzie można zwracać „od ręki", bez żadnych formalności**. Warto przypomnieć, że w bieżącym roku – po wejściu w życie obowiązującej obecnie taryfy – w czasie przyjmowania zwrotów biletów obowiązywał niższy próg kwotowy. „Od ręki" były przyjmowane bilety o wartości do 50 zł.

Zwroty o wartości przekraczającej 100 zł, ale w liczbie mniejszej niż 250 sztuk, będą przyjmowane jedynie po podpisaniu odpowiedniego oświadczenia i okazaniu dokumentu tożsamości lub zwrocie dokumentu zakupu. Biletów w liczbie większej niż 250 sztuk nie będzie można zwracać. Będą one mogły zostać jedynie wymienione – za ewentualną dopłatą – na bilety z nowej taryfy. Wymiana będzie możliwa jedynie w Punkcie Obsługi Pasażerów ZTM na Młocinach.

Tutaj warto przypomnieć, że nie trzeba zwracać biletów jednorazowych, 20-minutowych oraz dobowych ważnych w



pierwszej strefie biletowej. Ich ceny nie zmieniają się i będzie można z nich korzystać do końca 2014 roku.

Bilety będzie można zwracać we wszystkich Punktach Obsługi Pasażerów ZTM (przy ul. Żelaznej, na stacjach metra: Imielin, Służew, Centrum – 2 punkty, Świętokrzyska, Ratusz Arsenał, Dworzec Gdański, Plac Wilsona, Marymont, na Węźle Komunikacyjnym Młociny, na pętli autobusowej przy Dworcu Wschodnim od strony ul. Lubelskiej oraz na Lotnisku Chopina) **do 30 czerwca 2014 roku. W trakcie zwrotów nie będzie pobierana opłata manipulacyjna**. Opłata manipulacyjna będzie pobierana za to w przypadku zwrotów aktywowanych wcześniej biletów długookresowych, dlatego – zamiast oddawać – najlepiej będzie je wykorzystać.

Zwrotu biletu imiennego zakodowanego na spersonalizowanej Warszawskiej Karcie Miejskiej będzie mógł dokonać tylko właściciel karty lub osoba przez niego upoważniona (na podstawie pisemnego upoważnienia). Ponadto bilet zostanie przyjęty do zwrotu pod podpisaniu przez osobę zwracającą odpowiedniego oświadczenia i okazaniu dokumentu tożsamości lub zwrocie dokumentu zakupu.

PUNKTY OBSŁUGI PASAŻERÓW ZTM WARSZAWA

PUNKT PRZY SIEDZIBIE ZTM
LOKALIZACJA: **ul. Żelazna 61**

PUNKT PRZY SIEDZIBIE ZTM
(obsługujący osoby głuche)
LOKALIZACJA: **ul. Żelazna 61**

PUNKT NA STACJI METRA IMIELIN
LOKALIZACJA: **pawilon 020-024**

PUNKT NA STACJI METRA SŁUŻEW
LOKALIZACJA: **pawilon 020-024**

PUNKT NA STACJI METRA CENTRUM
LOKALIZACJA: **pawilon 2010 B**

PUNKT NA STACJI METRA CENTRUM 2
LOKALIZACJA: **pawilon 2002 H**

PUNKT NA STACJI METRA ŚWIĘTOKRZYSKA
LOKALIZACJA: **pawilon 1000 G**

PUNKT NA STACJI METRA RATUSZ ARSENAŁ
LOKALIZACJA: **pawilon 09**

PUNKT NA STACJI METRA DWORZEC GDAŃSKI
LOKALIZACJA: **pawilon 20**

PUNKT NA STACJI METRA PLAC WILSONA
LOKALIZACJA: **pawilon 1002**

PUNKT NA STACJI METRA MARYMONT
LOKALIZACJA: **pawilon 1012**

PUNKT NA WĘŹLE KOMUNIKACYJNYM MŁOCINY
LOKALIZACJA: **hala dworca autobusowego**

PUNKT NA DWORCU WSCHODNIM
LOKALIZACJA: dworzec autobusowy od strony ul. Lubelskiej

PUNKT NA LOTNISKU CHOPINA
LOKALIZACJA: terminal A - hala przylotów - wyjście 2

UWAŻAJ ŁĄCZĄC BILETY NA JEDNEJ KARCIE!

Ważna informacja dla posiadaczy biletów długookresowych. Na jednej karcie będzie można łączyć ze sobą bilet ze „starej" taryfy z kontraktem z nowego cennika. Ale dotyczyć to będzie wyłącznie biletów takiego samego rodzaju i typu.

Na karcie mogą być zakodowane maksymalnie dwa kontrakty tego samego rodzaju i typu. W związku z tym, jeśli ktoś po 1 stycznia 2014 roku, będzie miał na karcie wciąż aktywny kontrakt np. 90-dniowy normalny ważny tylko w pierwszej strefie ze „starej" taryfy, czyli tej aktualnie obowiązującej, będzie mógł na niej zakodować bilet 90-dniowy normalny ważny w pierwszej strefie z nowej taryfy bez obawy utraty „starego" kontraktu. Co ważne, drugi kontrakt zostanie aktywowany automatycznie po wygaśnięciu pierwszego.

Bardzo ważne jest, by drugi kontrakt był tego samego rodzaju i typu co pierwszy. Zakodowanie biletu innego typu lub rodzaju spowoduje usunięcie z karty „starego" kontraktu. W takiej sytuacji pasażerowi nie przysługuje zwrot pieniędzy za niewykorzystaną część biletu, o czym stanowi paragraf 6 ustaleń dodatkowych do taryfy przewozowej.

Uwaga! Nie będzie można łączyć na jednej karcie biletu obecnego z tańszym Biletem Warszawiaka (Karta Warszawiaka) lub Biletem Młodego Warszawiaka (Karta Młodego Warszawiaka). Dlatego, że Bilet Warszawiaka oraz Bilet Młodego Warszawiaka są biletami ulgowymi przysługującymi pasażerom według innych zasad. Posiadacz aktywowanego biletu 30-dniowego normalnego ważnego tylko w pierwszej strefie, kodując Bilet Warszawiaka np. 30-dniowy ważny tylko w pierwszej strefie utraci niewykorzystaną część posiadanego obecnie biletu. Zakodowanie Biletu Warszawiaka, bez utraty części ważnego biletu, stanie się możliwe dopiero po upływie terminu ważności biletu, którym obecnie się posługuje.

Warto zatem, by pasażerowie regularnie sprawdzali datę ważności swoich biletów oraz oczywiście, by zawsze pamiętali jakim rodzajem i typem biletu się posługują. Dzięki temu unikną ewentualnych przykrych niespodzianek.

KUP BILET WCZEŚNIEJ

Podobnie jak w roku ubiegłym – bilety z nowej taryfy można kupić wcześniej. Przedsprzedaż rozpoczęła się 2 grudnia.

Bilety z taryfy, która wejdzie w życie 1 stycznia są dostępne w każdym Punkcie Obsługi Pasażerów ZTM.

We wcześniejszej sprzedaży dostępne są bilety „kartonikowe", czyli czasowe, jednorazowe i krótkookresowe. W przedsprzedaży nie ma biletów długookresowych. **Bilety długookresowe ze „starej", obowiązującej taryfy, które zostaną kupione i aktywowane przed 1 stycznia 2014 roku. zachowają ważność również po wejściu w życie nowej taryfy – nie dłużej niż do 30 czerwca 2014 roku (z Biletów Seniora będzie można korzystać do końca ich terminu ważności). Koniecznie trzeba dodać, że w przyszłym roku będzie można także,** pomimo tego, że w sprzedaży będą już nowe bilety, **bez ograniczeń korzystać z używanych obecnie biletów jednorazowych, 20 minutowych i dobowych na pierwszą strefę. Wszystko dlatego, że nie zmienia się ich cena (oczywiście „stary" bilet jednorazowy skasowany po 1 stycznia 2014 roku stanie się biletem jednorazowym przesiadkowym).**

Wprowadzenie możliwości wcześniejszego zakupu biletów z nowej taryfy jest wyjściem naprzeciw oczekiwaniom wielu pasażerów. Wielu pasażerów korzysta wprawdzie z biletów długookresowych zakodowanych na Warszawskiej Karcie Miejskiej, ale jest też wielu takich, którzy kasują bilety „papierowe". Ważne dla nich jest to, by bilety z nowego cennika mogli kupić wcześniej.

Pamiętajmy o tym, że nowa taryfa wchodzi w życie **1 stycznia**, który jest ustawowo dniem wolnym od pracy i handlu. **1 stycznia** będą nieczynne Punkty Obsługi Pasażerów ZTM. Zamknięte będą również inne punkty sprzedaży, takie jak kioski z prasą. Tego dnia bilety będzie można kupić jedynie w biletomatach lub u prowadzących pojazdy, co dla niektórych pasażerów stanowić może niedogodność.

Rozpoczęcie przedsprzedaży biletów z nowej taryfy nie oznacza wcale zaprzestania sprzedaży biletów z tej aktualnie obowiązującej. W ciągłej sprzedaży dostępne będą – do 31 grudnia br. – wszystkie rodzaje i typy „starych" biletów.

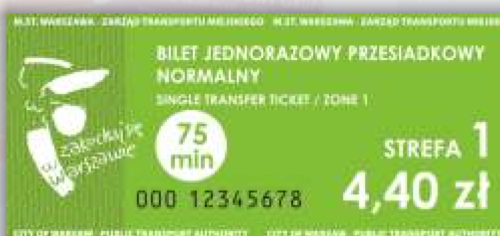
NOWY WYGLĄD I KOLOR BILETÓW „KARTONIKOWYCH”

We wzorach biletów „kartonikowych”, które będą obowiązywały od 1 stycznia 2014 roku zostało wprowadzonych kilka zmian. Zachęcamy do zapoznania się ze szczegółowymi informacjami.

Największe zmiany wprowadzone zostały we wzorach biletów jednorazowych i 20-minutowych.

„Zamieniły się” kolorami. Bilet jednorazowy przesiadkowy będzie zielony, a 20-minutowy – czerwony.

Zielony będzie także bilet jednorazowy przesiadkowy ważny w obu strefach. Oprócz zapisu o tym, w których strefach bilet jest ważny na kartoniku znajdzie się białe kółko, informujące o czasie jego ważności.













Pasażerowie posługujący się biletami 20-minutowymi i jednorazowymi powinni zatem, przed ich zakupem i skasowaniem, bardzo uważnie obejrzeć czy kupują, a potem kasują odpowiedni rodzaj biletu.

Kolory biletów dobowych nie zmieniły się. W dalszym ciągu będą one błękitne.

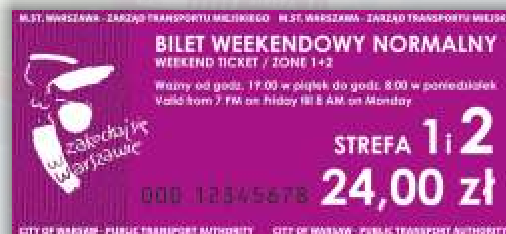








Nowe bilety, czyli bilety weekendowe będą zaś fioletowe.
Bilety weekendowe indywidualne (normalny i ulgowy) będą jasnofioletowe,
a bilet weekendowy grupowy – ciemnofioletowy.







Na biletach tych będą także umieszczone dodatkowe informacje, czyli to, że obowiązują w obu strefach biletowych oraz dokładne dni i godziny ich ważności. Ponadto, na bilecie grupowym umieszczony zostanie biały prostokąt z pięcioma „ludzikami" oraz informacją, że bilet jest ważny dla grupy maksymalnie pięcioosobowej.

Bilety staną się także jeszcze bardziej warszawskie. Z lewej strony, zamiast logotypu ZTM będą miały logo Warszawy, czyli syrenkę z napisem „Zakochaj się w Warszawie.

Bez zmian pozostanie jednak to, że bilety normalne będą jednolitymi, kolorowymi kartonikami. Ulgowe zaś będą miały niewielki, biały pasek z lewej strony.

PLANOWANIE PRZESTRZENNE – REZERWUJEMY MIEJSCE DLA KOMUNIKACJI

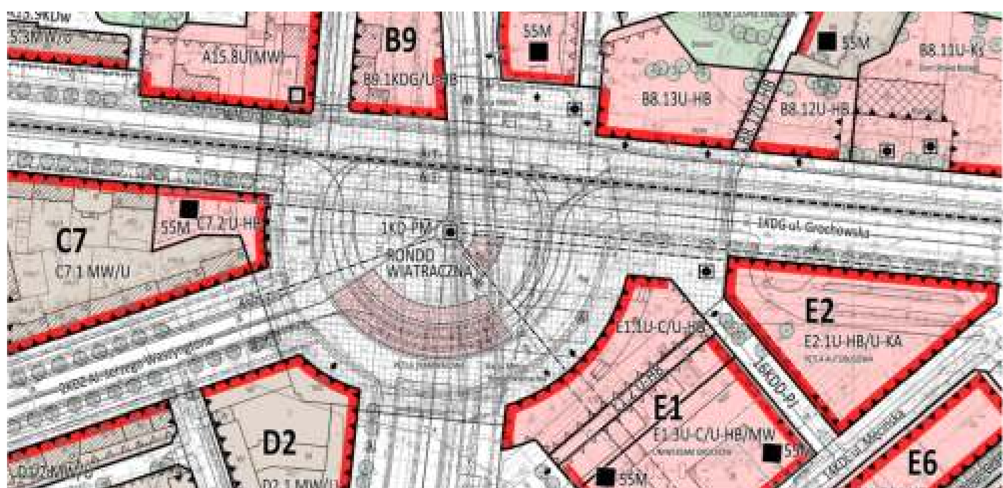
Którędy ma przebiegać linia tramwajowa? Gdzie mogą jeździć autobusy? Na jakich ulicach wytyczyć buspas? Elementy układu komunikacyjnego muszą być zgodne z planami zagospodarowania przestrzennego, uchwalanymi przez Radę m.st. Warszawy. Ale o to, żeby plany zagospodarowania dopuszczały inwestycje w transport publiczny – już na etapie wstępnych projektów – muszą zadbać pracownicy Zarządu Transportu Miejskiego.

Miejscowe plany zagospodarowania – co to takiego?

Miejscowe plany zagospodarowania określają warunki zabudowy i sposób zagospodarowania poszczególnych obszarów. Ich zapisy wskazują, czy na konkretnym terenie wprowadzona zostanie zabudowa jedno- czy wielorodzinna, lokale usługowe, czy nowy teren zieleni miejskiej. Plany miejscowe w sposób szczegółowy określają również parametry techniczne nowych inwestycji – na przykład maksymalną wysokość zabudowy. Szczegółowe zasady tworzenia planów reguluje Ustawa o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym z 2003 roku.

Etapy tworzenia miejscowego planu zagospodarowania

Projektowanie miejscowego planu zagospodarowania jest podzielone na kilka etapów. Wśród nich można wyróżnić: zbieranie wniosków, uzgadnianie treści z właściwymi jednostkami (w tym z Zarządem Transportu Miejskiego) oraz tworzenie wariantowych wersji planu. Podczas uzgodnień każdy mieszkaniec może zgłosić do Biura Architektury i Planowania Przestrzennego zastrzeżenia względem zapisów planu. Uwagi mogą też wnosić inżynierowie poszczególnych miejskich instytucji, w tym pracownicy Zarząd Transportu Miejskiego. Nie wszystkie zastrzeżenia muszą być jednak uwzględniane, tym bardziej że interesy różnych grup mieszkańców często nie są ze sobą zgodne.



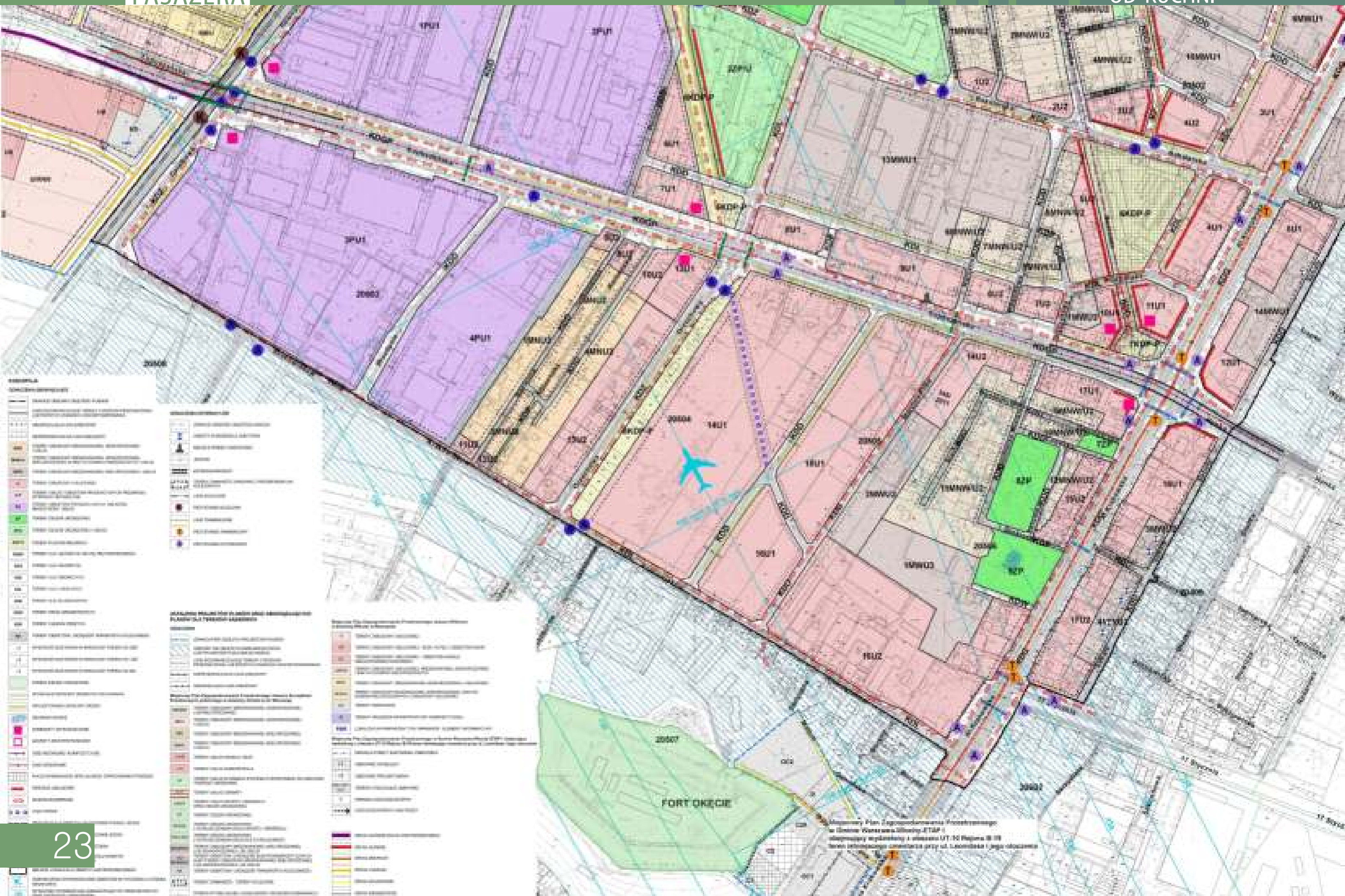
> *Przywileje dla transportu publicznego poprawiają jednak komfort podróży autobusami i tramwajami w godzinach szczytu. To dzięki buspasom autobusy nie stoją w korkach, a czas podróży jest krótszy*

Konflikty na etapie składania uwag dotyczą różnorodnych kwestii. Użytkownicy samochodów osobowych często wnioskują przeciwko przywilejom dla komunikacji publicznej, ponieważ ich zdaniem, takie działania utrudniają szybkie przemieszczanie się po mieście. Przywileje dla transportu publicznego poprawiają jednak komfort podróży autobusami i tramwajami w godzinach szczytu. To dzięki buspasom autobusy nie stoją w korkach, a czas podróży jest krótszy.

Ustalenia planów można zmienić

Ustalenia planów miejscowych nie muszą być ostateczne. Zapisy w nich zawarte można zmienić, ale procedura jest dość długa, dlatego najlepiej od początku zadbać o ich prawidłowy charakter. Warto jednak pamiętać, że miasto rozwija się dynamicznie. Często powstają nowe inwestycje, które nie zawsze zostały uwzględnione w dawnych planach zagospodarowania. Przykładem jest budowa drugiej linii metra, która wymusiła zmianę miejscowego planu zagospodarowania obszaru Chrzanów 2.

> *Każdy mieszkaniec może zgłosić do Biura Architektury i Planowania Przestrzennego zastrzeżenia względem zapisów planu*



Rola inżynierów Zarządu Transportu Miejskiego

Zarząd Transportu Miejskiego, jako organizator komunikacji publicznej w aglomeracji warszawskiej pilnuje interesów pasażerów komunikacji miejskiej, bazując na ***Strategii zrównoważonego rozwoju systemu transportowego do 2015 roku i na lata kolejne***, przyjętej przez Radę m.st. Warszawy w 2009 roku. W dokumencie tym wytyczono kierunki rozwoju systemu transportowego stolicy w ciągu najbliższych lat.

Inżynierowie ZTM-u stale opiniują plany zagospodarowania przestrzennego projektowane dla poszczególnych obszarów miasta. Wydają opinię na temat **konieczności utrzymania komunikacji miejskiej i jej dalszego rozwoju na poszczególnych ciągach komunikacyjnych**. Wskazują też ulice, które są odpowiednie do wprowadzenia komunikacji publicznej. W swoich opiniach wyznaczają również parametry nowych ulic i skrzyżowań w taki sposób, aby były właściwie przystosowane do obsługi miejskimi autobusami. Ważna jest głównie geometria skrzyżowań i szerokość pasów ruchu. Aby autobusy mogły swobodnie poruszać się daną ulicą, szerokość pasa ruchu nie powinna być mniejsza niż 3 metry. Za najbardziej optymalną szerokość dla swobodnego ruchu autobusów inżynierowie uznają 3,5 metra.

Strategia działań na przyszłość

Naczelnym zadaniem Zarządu Transportu Miejskiego jest zagwarantowanie sprawnie funkcjonującej komunikacji publicznej. Jednym z celów, zapisanych w *Strategii zrównoważonego rozwoju systemu transportowego* jest **unowocześnienie systemu transportowego poprzez jego modernizację i rozwój, zapewniające wysoką efektywność, jakość i łatwiejsze osiągnięcie celów podróży**.

Inżynierowie ZTM-u stale opiniują plany zagospodarowania przestrzennego, projektowane dla poszczególnych obszarów miasta. Wydają opinię na temat konieczności utrzymania komunikacji miejskiej i jej dalszego rozwoju

Zapewnienie dobrej jakości usług przewozowych wymaga zatem starannego zaplanowania rozwoju sieci transportowej w Warszawie i tym także zajmują się na co dzień pracownicy Zarządu Transportu Miejskiego.

tekst: Michał Ludwicki

WARSZAWIACY PRZESTAJĄ TOLEROWAĆ

„Mężczyzna w tramwaju zerwał kobiecie łańcuszek z szyi. Na krzyki pokrzywdzonej zareagowali pasażerowie oraz motorniczy, który zablokował drzwi i wezwał policję. Mężczyzna widząc, że nie ma już szans na ucieczkę i przybyłych na miejsce funkcjonariuszy próbował pozbyć się dowodu winy połykając łańcuszek z zawieszką". Opis sytuacji – zamieszczony na stronie internetowej Komendy Stołecznej Policji – jest najlepszym dowodem na skuteczność kampanii „Nie toleruj, powiadom".

W czerwcu br. Zarząd Transportu Miejskiego – wspólnie ze Strażą Miejską m.st. Warszawy oraz Komendą Stołeczną Policji – rozpoczął piątą edycję kampanii „**Nie toleruj, powiadom**". Głównym celem kampanii, która zakończyła się 30 października br., było uwrażliwienie mieszkańców na przypadki wandalizmu w pojazdach komunikacji miejskiej i na przystankach oraz informowanie służb o zaobserwowanych wykroczeniach i przestępstwach.

Dane Straży Miejskiej i Komendy Stołecznej Policji potwierdzają, że pasażerowie komunikacji miejskiej nie przechodzą obojętnie obok wandali bezmyślnie niszczących pojazdy i infrastrukturę. Mimo to, w pierwszej połowie 2013 roku Miejskie Zakłady Autobusowe (MZA), Tramwaje Warszawskie (TW) i Metro Warszawskie (MW) musiały wydać ponad 291 tys. zł na naprawę elementów zniszczonych przez wandali.

Liczne interwencje

W ciągu pierwszych sześciu miesięcy 2013 roku **Straż Miejska m.st. Warszawy odnotowała 3811 zdarzeń w pojazdach komunikacji miejskiej oraz na przystankach i pętlach**. Zdecydowaną większość (ponad 75 proc.) stanowiły zdarzenia dotyczące zagrożenia życia lub zdrowia ludzi, spożywania alkoholu, osób nietrzeźwych oraz zachowujących się agresywnie.

W tym samym okresie mieszkańcy stolicy interweniowali w Straży Miejskiej 2275 razy. Dodatkowo zarejestrowano 1265 informacji przesłanych za pomocą SMS-a interwencyjnego.

W wyniku interwencji podjętych przez strażników miejskich do sądu skierowano 41 wniosków o ukaranie, mandatami ukarano 663 sprawców, a 1415 osób pouczono lub wydano im polecenia. Strażnicy ujęli, a później przekazali policji 20 osób podejrzanych o dokonanie czynów zabronionych.

W pojazdach komunikacji miejskiej oraz na przystankach byli także obecni **stołeczni policjanci**. Patrolowali najpopularniejsze przystanki i pętle autobusowe, a nieumundurowani funkcjonariusze podróżowali środkami komunikacji miejskiej. Dzięki temu podjęli liczne interwencje, w wyniku których **zatrzymano m.in. kieszonkowców okradających osoby korzystające z komunikacji miejskiej**.



Wielokrotnie pomocni byli pasażerowie, którzy pomogli m.in. zatrzymać mężczyznę, który zerwał kobiecie, jadącej tym samym tramwajem łańcuszek z szyi. Dzięki spostrzegawczości i sygnałowi od osób czekających na przystanku autobusowym udało się zatrzymać mężczyznę posiadającego przy sobie narkotyki.

Butelką w autobus

Przewoźnicy miejscy (MZA, TW, MW) w pierwszym półroczu 2013 roku byli zmuszeni przeznaczyć ponad 291 tys. zł na naprawy pojazdów i elementów infrastruktury zniszczonych przez wandali. Łącznie odnotowano ponad 570 dewastacji. Najczęściej wybijano szyby, niszczono fotele, poręcze i kasowniki, a także malowano graffiti.

Nie obyło się także bez uszkodzeń zewnętrznych elementów pojazdów, powstałych m.in. w wyniku rzucania w autobus butelką.



Kampania „Nie toleruj, powiadom", po ponad czterech miesiącach zachęcania do informowania służb miejskich o aktach wandalizmu w komunikacji miejskiej, dobiegła końca. Nie oznacza to jednak, że jej przesłanie przestało obowiązywać. **Wszelkie informacje o niepokojących wydarzeniach w autobusie, tramwaju, czy na przystanku należy zgłaszać pod numery telefonów 112 lub 986**. Można także wysłać **SMS-a interwencyjnego do Straży Miejskiej m.st. Warszawy pod numer telefonu 723 986 112**. W wiadomości należy podać m.in. numer pojazdu, numer linii lub lokalizację przystanku oraz określić zagrożenie.

Kampania „Nie toleruj, powiadom" jest cykliczną – organizowaną od pięciu lat – kampanią Zarządu Transportu Miejskiego. W ramach tegorocznej edycji, przy głównych węzłach przesiadkowych umieszczono plakaty zachęcające do reagowania na akty wandalizmu w pojazdach komunikacji miejskiej i na przystankach. Dodatkowo, w autobusach, tramwajach i metrze były emitowane spoty.

Partnerami kampanii była Straż Miejska m.st. Warszawy, Komenda Stołeczna Policji i AMS. Patronat medialny nad kampanią objęła TVP Warszawa.

JAK SIĘ NIE DAĆ ZŁOWIĆ? ZTM I KSP PODPOWIEDZĄ

Kieszonkowcy – jak najczęściej działają? Portfel i bagaż – jak bezpiecznie je przewozić w pojazdach komunikacji miejskiej? Przedświąteczna gorączka zakupowa – dlaczego wtedy kieszonkowcy są najaktywniejsi? Zarząd Transportu Miejskiego i Komenda Stołeczna Policji – w ramach kampanii „**Nie daj się złowić na święta**" – odpowiedzą na te i wiele innych pytań.

Przedświąteczny okres jest bardzo atrakcyjnym czasem dla złodziei, którzy wykorzystują pośpiech i mniejszą w tym okresie czujność pasażerów.

12 grudnia rozpocznie się bożonarodzeniowa odsłona kampanii „**Nie daj się złowić na święta**". Jej celem jest uwrażliwienie mieszkańców Warszawy, w tym naszych pasażerów na wzrastającą w okresie przedświątecznym aktywność złodziei kieszonkowych. Przez dwa tygodnie będziemy starali się przekazać osobom korzystającym z komunikacji miejskiej jak najwięcej wskazówek, jak nie dać się okraść kieszonkowcom.

Przybliżymy najczęstsze sposoby „pracy" kieszonkowców: „na podsiad", „na mijankę", „na przewieszkę" i „na kosę". Scharakteryzujemy także główne typy kieszonkowców: „robotnika", „tycera", „świecę" i „konika".

W czasie trwania kampanii, w Punktach Obsługi Pasażerów ZTM, na stacjach metra oraz w pojazdach komunikacji miejskiej będą dystrybuowane specjalne materiały informacyjne zawierające odpowiedź na pytanie „**Jak nie dać się złowić?**".

Partnerem strategicznym kampanii jest **Komenda Stołeczna Policji**. Patronat medialny nad kampanią objęły portale **tvnwarszawa.pl** i **kampaniespoleczne.pl** oraz rozgłośnie radiowe **WAWA** i **VOX**.



TAM, GDZIE KIEDYŚ TRAMWAJE DZWONIŁY

A MOŻE TRAMWAJEM DO SZCZAWNA...?



Była jedną z największych i najdynamiczniej rozwijających się sieci tramwajowych na terenach dzisiejszej Polski. W najlepszym okresie osiągnęła długość ponad 20 kilometrów i była obsługiwana przez ponad 60 wagonów tramwajowych. Likwidowana etapami, ostatecznie przestała istnieć w drugiej połowie lat 60. ubiegłego wieku... W ramach cyklu „Tam, gdzie kiedyś dzwoniły tramwaje" wybieramy się w historyczną podróż na Dolny Śląsk – do pięknego górzystego Wałbrzycha.

Pod koniec XIX wieku Wałbrzych – prężnie rozwijający się ośrodek przemysłowy i jedno z największych miast Dolnego Śląska – potrzebował nowego środka transportu. Nie istniało sprawne połączenie pomiędzy rozbudowującymi się i powstającymi nowymi osiedlami, a kopalniami i fabrykami, zwiększającymi zatrudnienie. W centrum miasta doskwierał brak połączenia z dworcem kolejowym.

Władze miejskie, wzorem większości ówczesnych miast, zwróciły się ku komunikacji tramwajowej. Pierwsze plany budowy nowych połączeń szynowych zaczęto kreślić w 1895 roku. Na początek zamierzano uruchomić linię do Świdnicy, przez Świebodzice, jednak ostatecznie zbudowano tam kolej.

Ostatecznie postanowiono skupić się na projektowaniu miejskich linii tramwajowych.

Pierwszy odcinek torowiska otworzono we wrześniu 1898 roku. Wiódł on z okolic dworca kolejowego w Szczawienku, przez centrum miasta, do Sobięcina. Druga trasa, oddana do użytku w 1899 roku, łączyła dworzec główny w Wałbrzychu z dzisiejszym placem Grunwaldzkim. W pobliżu zbudowano zajezdnię tramwajową, wraz z remizą i zapleczem technicznym. Sieć miała 13 kilometrów długości. Po jednotorowych liniach, wyposażonych w mijanki, kursowało 36 wagonów (21 silnikowych i 15 doczepnych). Ze względu na to, że tor prowadził przez wąskie i ciasne uliczki Starego Miasta, zdecydowano się zastosować wąskotorowy prześwit szyn (1000 mm).



fot. dolny-slask.org.pl

Kolejną ważną inwestycją w historii wałbrzyskich tramwajów była budowa linii z placu Grunwaldzkiego do Szczawna Zdroju. Ta jednotorowa linia powstała w 1907 roku. W kolejnych latach wydłużano niektóre odcinki linii, a także kupiono dodatkowe tramwaje. Według danych z 1914 roku, sieć torowisk w Wałbrzychu miała już 19 kilometrów długości, a w użyciu było 46 wagonów (27 silnikowych i 19 doczepnych).

W latach 20. XX wieku przystąpiono do budowy nowej trasy tramwajowej, która docelowo miała dotrzeć do pałacu Rusinowej – niewielkiej miejscowości położonej na wschód od centrum miasta, obecnie będącej dzielnicą Wałbrzycha. Linię tę otwierano etapami w latach 1925-1932. Po ukończeniu, sieć wydłużyła się do 24 kilometrów, a tabor liczył już 51 wagonów (36 silnikowych i 15 doczepnych).

Lata 30. XX wieku to okres zagęszczającego się ruchu drogowego. Rosnąca liczba samochodów przyczyniała się do zatłoczenia ulic, a tramwajom coraz trudniej było sprawnie poruszać się po mieście. Wyeksploatowana infra-

struktura i tabor, pamiętające początek wieku jednotorowe linie z mijankami ułożone w górzystym terenie, a także liczne szkody górnicze powstałe na trasach, sprawiały, że wozy kursowały coraz wolniej i mniej regularnie.



fot.: dolny-slask.org.pl

Chcąc unowocześnić przestarzały – jak na owe czasy – system transportu, zaczęto rozważać zastąpienie tramwajów trolejbusami. Nazywane „tramwajami bez szyn, na gumowych kołach" pojazdy stawały się coraz popularniejsze. Większa elastyczność, lepsza przyczepność do nawierzchni i duże przyspieszenia sprawiały, że ten środek transportu został uznany za idealny dla miasta, położonego wśród wzgórz, z wieloma krętymi i stromymi ulicami. Pierwszą linię, oznaczoną numerem 1, uruchomiono w 1944 roku. Jej przebieg pokrywał się w całości z linią tramwajową noszącą ten sam numer. Z uwagi na częste awarie i brak dostępu do części zamiennych do trolejbusów, postanowiono utrzymać równolegle ruch na obu trasach.

Dalsze plany rozbudowy nowej sieci komunikacyjnej czasowo wstrzymało zdobycie miasta przez sowietów i przekazanie go Polakom. Nowi mieszkańcy Wałbrzycha nie zarzucili planów swoich poprzedników. Postanowili dalej rozwijać komunikację trolejbusową, a z czasem zastąpić nimi tramwaje. Zatwierdzony w 1952 roku przez Ministerstwo Gospodarki Komunalnej i Mieszkaniowej plan przebudowy komunikacji miejskiej w kraju, zakładał likwidację tramwajów m.in. w Wałbrzychu. Mimo niesprzyjających okoliczności, to właśnie lata 50. XX wieku można uznać za okres ich największej świetności w mieście. Pojawiły się pierwsze nowe wagony produkcji krajowej, które pozwoliły na zwiększenie liczby taboru i wycofanie większości poniemieckich konstrukcji. W tym czasie notowano też największe przewozy tramwajami – pod koniec dekady w ruchu były aż 64 wagony (41 silnikowych i 23 doczepne)!

Z końcem lat 50. rozpoczął się proces sukcesywnej likwidacji linii tramwajowych w Wałbrzychu. W 1959 roku zamknięto trasę do Szczawienka, uruchamiając jednocześnie na niej trolejbusy. Dwa lata później podobnie postąpiono z trasą do Rusinowej. Rok 1963 to czas pożegnania z tramwajami w Sobięcinie. Ostatnią czynną linią tramwajową w Wał-brzychu pozostała wówczas 4-kilometrowa „dwójka" – z placu Grunwaldzkiego do Szczawna Zdroju. Ruch na niej wstrzymano ostatecznie 30 września 1966 roku, a zastąpiono ją klasycznymi autobusami spalinowymi.

Po zawieszeniu ruchu na wałbrzyskich liniach tramwajowych, zabrano się za rozbiórkę nieczynnych torowisk i demontaż sieci trakcyjnej. Sprawne wagony przekazano do innych miast – m.in. do Torunia i Łodzi, a także do Jeleniej Góry i Bielska-Białej, które swoje sieci zlikwidowały dopiero kilka lat później.



fot.: dolny-slask.org.pl

W ciągu kolejnych lat zlikwidowano też trolejbusy. Do 1973 zamknięto wszystkie odcinki sieci, zastępując je autobusami. W latach 80. ubiegłego wieku planowano przywrócenie linii tramwajowych. Jednak ostatecznie nic z tego nie wyszło, a po mieście do dziś kursują wyłącznie pojazdy spalinowe.

tekst: Maciej Beister
Opracowano na podstawie:
Wojcieszak J., Rozwój komunikacji tramwajowej w Polsce, „Technika Transportu Szynowego", 2013, 7-8, s. 32-33

Lekka kolej miejska W STUTTGARCIE

Stuttgart jest stolicą kraju związkowego Badenia – Wirtembergia, położonego w południowo – zachodnich Niemczech. Zamieszkuje go ok. 600 tysięcy mieszkańców (wielkościowo odpowiada polskiemu Wrocławiowi), a całą aglomerację ok. 2,7 mln mieszkańców (co odpowiada liczbie ludności wszystkich gmin, w których przewozy obsługuje warszawski ZTM).



Pociąg lekkiej kolei miejskiej w Stuttgarcie na linii U15.

Podstawę transportu publicznego w mieście stanowi lekka kolej miejska „Stadtbahn” (fot. obok). Linie „Stadtbahnu” kursują podstawowo co 10 min we wszystkie dni tygodnia, a ich rozkłady są ze sobą skoordynowane. Dzięki temu wyrównane zostają odstępy czasu pomiędzy kolejnymi pojazdami różnych linii. W centrum Stuttgartu, gdzie po jednej ulicy kursuje kilka linii, czas oczekiwania na ten środek transportu jest bardzo mały i wynosi zaledwie kilka minut.

Z uwagi na to, że znaczna część sieci komunikacyjnej tego środka transportu jest położona pod ziemią, zwłaszcza w centrum miasta, numery linii Stadtbahn zaczynają się od litery „U”, która w Niemczech jest używana do numerowania linii metra („U” od „U-Bahn” czyli „kolej podziemna”).



Podziemny przystanek kolei miejskiej w centrum Stuttgartu.



Z uwagi na wysoko położoną podłogę w pociągach, w stosunku do poziomu szyn, perony na przystankach (stacjach) są wyniesione znacznie ponad poziom gruntu, by ułatwić wsiadanie i wysiadanie. Z tego powodu przystanki przypominają bardziej stacje WKD aniżeli klasyczne przystanki tramwajowe. Wiele z nich jest „wkomponowanych" w gęstą zabudowę miejską oraz sieć uliczną. Jednak poza Śródmieściem znaleźć można także przystanki położone w malowniczych obszarach leśnych.

Przystanek miejskiej kolei wśród miejskiej zabudowy







Przystanki kolei miejskiej w węźle przesiadkowym Ruhbank, położonym w obszarze leśnym.





Przystanki wyposażone są w tablice dynamicznej informacji pasażerskiej (SIP), na których oprócz numeru linii, kierunku jazdy i czasu do odjazdu pokazana jest także informacja o długości składu, tj. czy kurs jest obsługiwany przez pojedynczą jednostkę czy podwójną.





System dynamicznej informacji pasażerskiej na przystanku kolei miejskiej wraz z oznaczeniem wielkości składu obsługującego poszczególne kursy. Pomimo tego, że pociąg na zdjęciu jest złożony z dwóch segmentów jest to „zaledwie" jednostka pojedyncza.





System dynamicznej informacji pasażerskiej na przystanku kolei miejskiej wraz z oznaczeniem wielkości składu obsługującego poszczególne kursy. Jak widać linia U7 jest obsługiwana składem podwójnym, podczas gdy linia U12 – pojedynczym.

Wielkość pojazdu eksponowana w dynamicznej informacji przystankowej informuje o miejscu na przystanku, w którym będzie można wsiadać do pojazdu, tj. czy będzie można tego dokonywać na całej długości przystanku (w przypadku podwójnego) czy tylko jego części (w przypadku składu pojedynczego). Jest to istotne z uwagi na dużą długość przystanków i możliwość wcześniejszego odpowiedniego ustawienia się na peronie. Informacja taka jest przydatna także z punktu widzenia komfortu jazdy – większy pojazd oferuje większą liczbę miejsc dla pasażerów. Wielkość pojazdu jest także uwzględniana w informacji o kursowaniu autobusów.



Oprócz wszechobecnej dynamicznej informacji, przystanki są wyposażone także w „klasyczne” oznaczenie obejmujące numery linii na nich się zatrzymujące. Uwagę zwraca odmienna kolorystyka numerów poszczególnych linii na słupku przystankowym. Podobnie jak w Warszawie, na słupku oznaczona jest nazwa przystanku. Na słupku dominuje także litera „U” zdająca się funkcjonalnie utożsamiać ten środek transportu z metrem.

Oznaczenie przystanku kolei miejskiej

Co ciekawe, pomimo znacznej długości i masywności pociągów, przejścia dla pieszych przez tory nie są wyposażone w światła czerwone i zielone, a jedynie światło żółte pulsujące wraz z informacją o pierwszeństwie pociągu. Światła na sygnalizatorze zostają jednak uruchomione tylko tuż przed przejazdem pociągu. W czasie, gdy po torach żaden nie przejeżdża, światła są wyłączone.



Sygnalizacja ostrzegawcza wzbudzana przed przejazdem pociągu („hat Vorrang” = „ma pierwszeństwo”)



Dzięki przezroczystym kabinom prowadzących pociągi, można podczas podróży koleją miejską można podziwiać uroki Stuttgartu także przez przednią szybę. Dzięki temu obserwować można ciekawe odcinki sieci, które znajdują się na stromych wzniesieniach

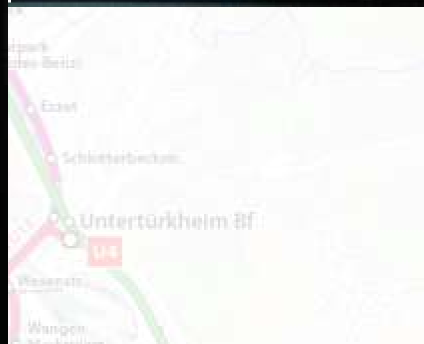
Widok z kabiny prowadzącego pociąg.

Torowisko linii U15 na stromych zboczach Stuttgartu. Pochylenie drogi dobrze widać, obserwując zmiany poziomów parterów budynków po lewej stronie drogi, które tworzą linię schodkową.









Ciekawostką w transporcie szynowym miasta jest linia 10 będąca linią kolei zębatej. Skład kolei jest wyposażony w specjalną przyczepę, na której można zostawić rower, gdy nie chce się wjeżdżać nim po stromych zboczach.

Stuttgarcka kolej zębata wraz z przyczepą do przewozu rowerów (linia 10).





W skład systemu komunikacji miejskiej w Stuttgarcie wchodzi jeszcze odpowiednik warszawskich „eSKaeMek”, mianowicie kolej S-Bahn (notabene numery linii są takie same jak w Warszawie, tj. S1, S2 itd.). Ponadto transport publiczny jest uzupełniany przez linie autobusowe dowożące do linii transportu szynowego. Cały system jest bardzo uporządkowany. Uwagę zwraca rozbudowana sieć tablic przystankowych z dynamiczną informacją o najbliższych odjazdach pojazdów komunikacji miejskiej. O precyzji informacji dla pasażerów świadczy eksponowanie symboli poszczególnych typów taboru na tablicach świetlnych na przystankach. Ponadto w wielu przypadkach właściwie nie występuje pojęcie czasu oczekiwania na przystankach, gdyż dla pasażera jest on niemalże niezauważalny. Dzięki temu po Stuttgarcie można przemieszczać się w łatwy i przyjemny sposób, nie używając samochodu.

tekst i fot.: Michał Mirosław



WARTO ZAPAMIĘTAĆ TE ADRESY

ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO MIASTA ST. WARSZAWY	**www.ztm.waw.pl**

AUTOBUSY

MIEJSKIE ZAKŁADY AUTOBUSOWE	**www.mza.waw.pl**
MOBILIS	**www.mobilis.pl**
ITS MICHALCZEWSKI	**www.michalczewski.pl**
PKS GRODZISK MAZOWIECKI	**www.pksgrodzisk.com.pl**

TRAMWAJE

TRAMWAJE WARSZAWSKIE	**www.tw.waw.pl**

METRO

METRO WARSZAWSKIE	**www.metro.waw.pl**

KOLEJ

SZYBKA KOLEJ MIEJSKA	**www.skm.warszawa.pl**
KOLEJE MAZOWIECKIE	**www.mazowieckie.com.pl**
WARSZAWSKA KOLEJ DOJAZDOWA	**www.wkd.com.pl**

URZĄD MIASTA ST. WARSZAWY	**www.um.warszawa.pl**
KLUB MIŁOŚNIKÓW KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ	**www.kmkm.waw.pl**
HISTORIA KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ W WARSZAWIE	**www.trasbus.com**
FOTOGALERIA TRANSPORTOWA	**www.phototrans.pl**


ztm
MIESIĘCZNIK ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO